

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

Locarno, 8 agosto 2019

Al Consiglio Comunale

**Locarno**

Egregio signor Presidente, gentili signore ed egregi signori Consiglieri,

nella seduta del 27 giugno 2016, deliberando sul Messaggio Municipale n. 87 del 26 gennaio 2016, il Consiglio Comunale ha concesso un credito di Fr. 6'000'000.— per l'acquisto del mappale n. 4848 RFD Locarno, sedime che è poi divenuto di proprietà comunale con iscrizione a Registro Fondiario del 9 dicembre 2016.

Con il presente Messaggio Municipale, vi sottoponiamo per adozione la modifica pianificatoria volta a codificare sulla particella in oggetto la destinazione di *Parco pubblico e autorimessa*.

Di seguito, ripercorriamo quindi brevemente la procedura che ha portato all'acquisto di questa proprietà ed il contenuto della variante al Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico che vi chiediamo di adottare, quale importante tappa nella concretizzazione dell'obiettivo che il Municipio aveva indicato nel citato MM n. 87 del 26 gennaio 2016.

**1. L'acquisto della particella n. 4848 FD Locarno**

Il MM n. 87 del 26 gennaio 2016 poneva una stretta correlazione fra l'acquisto del sedime e la possibilità di realizzare sotto il parco pubblico una struttura autorimessa nell'ottica di concretizzare un'occasione unica per mantenere uno spazio pubblico di qualità all'interno della Città Vecchia, offrendo nel contempo una valida soluzione per il problema dei parcheggi a disposizione di abitanti e commercianti in questo quartiere, permettendo di riqualificare gli spazi urbani (le piazzette di Città Vecchia e le vie) spostando i posteggi pubblici da queste superfici nell'autorimessa, il tutto in modo da permettere di rendere finanziariamente sostenibile l'intera operazione.

In sede di esame commissionale, si è delineata nella maggioranza una posizione favorevole all'acquisto della particella, a condizione di poter costruire l'autosilo ed il parco.

Nell'ampia discussione avvenuta su questo tema in Consiglio Comunale, al di là del tema specifico dell'entità del credito da stanziare, le posizioni si sono confrontate anche sull'aspetto, fondamentale per il Municipio, della successiva realizzazione di un'autorimessa.

Il Municipio era ed è fermamente convinto che la possibilità di realizzare un autosilo su questo mappale fosse imprescindibile al fine di poter rispondere adeguatamente all'esigenza di utilizzare e gestire in maniera oculata il denaro pubblico, predisponendo un'adeguata fonte di introito atta ad ammortizzare l'ingente investimento realizzato con l'acquisizione del sedime.

La posizione del rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione è stata ribadita ed accolta in sede di discussione in seno al Legislativo, ritenuta una condivisione di principio, per lo meno da parte della maggioranza, sulla necessità di realizzare la struttura sotterranea oggetto della presente proposta di codifica del *Parco pubblico e autorimessa*.

Le riserve più marcate non erano in realtà legate alla presenza stessa di una struttura di parcheggio sotterranea, quanto piuttosto alle modalità con le quali predisporre la conseguente valorizzazione di determinate aree del Centro Storico così liberate dallo stazionamento delle autovetture. Ci riferiamo in modo particolare al dibattito sulla pedonalizzazione o meno di alcune superfici pubbliche interne al nucleo e alla conseguente ridefinizione dell'assetto viario nel quartiere.

Altro tema sollevato in quell'occasione, quello della presenza nell'area considerata di alcune proposte di tutela di ordine locale formulate da parte dell'Ufficio beni culturali, ed oggetto di una specifica procedura attualmente in corso, con l'esame delle proposte da parte della competente Commissione del Piano Regolatore.

Contestualmente alla presente proposta di modifica pianificatoria, affronteremo anche questi temi nei capitoli che seguono.

## **2. Il Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico**

Il Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico è stato adottato dal Consiglio comunale nella sua seduta del 30 maggio 1983 ed approvato dal Consiglio di Stato con risoluzioni no. 160 dell'8 gennaio 1986 e no. 5867 del 13 luglio 1993, e successive varianti.

Ricordiamo in particolare la modifica susseguente alla mozione presentata dal consigliere comunale Marco Büchler e confirmatari nel 2007, che aveva portato ad una riduzione (approvata dal Consiglio di Stato nel 2009) dell'indice di sfruttamento e dell'altezza delle costruzioni nella zona all'interno della quale è ubicata la particella oggetto del presente Messaggio municipale.

Con MM n. 86 del 10 dicembre 2015, il Municipio ha poi sottoposto alla vostra attenzione una serie di modifiche al citato PRP.CS, unitamente al nuovo Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Urbano, ambedue strumenti che il vostro consesso ha adottato nella sua seduta del 21 marzo 2016 e che al momento, dopo essere stati pubblicati a norma di legge, sono in attesa di essere approvati da parte del Consiglio di Stato.

In tale documento, il sedime al mappale n. 4848 RFD Locarno, analogamente a quanto previsto nella precedente e tutt'ora in vigore pianificazione, è inserito nel Settore di risanamento conservativo con possibilità di aggiunte o nuovi edifici (art. 5 cpv. 2 NAPRP.CS), nei limiti di quanto concesso dalle specifiche disposizioni degli articoli 39 e seguenti NAPRP.CS (indice di sfruttamento massimo pari a 1.1, altezza massima alla gronda pari a 12.50 m ed altre norme di ordine tipologico).

### 3. La variante di Piano Regolatore

#### *Concetto pianificatorio*

Posto il chiaro fabbisogno in posti auto evidenziato dallo specifico studio specialistico agli atti della presente procedura (pur tenendo conto del futuro potenziamento del trasporto pubblico), il concetto sul quale è impostata la variante pianificatoria che vi proponiamo di adottare, è sostanzialmente organizzato su due principali indirizzi, e meglio:

- il mantenimento dell'area verde del parco con i suoi principali elementi costitutivi (scalinata d'accesso dall'edificio vicino, muri di cinta, "orangerie");
- la formazione di un'autorimessa interrata, indicativamente su due piani, sotto parte della superficie del parco, in modo da salvaguardare gli elementi dello stesso sopra menzionati, garantendo nel contempo la messa a dimora di piantagioni ad alto fusto.

La modifica allestita si articola di conseguenza sostanzialmente sui seguenti singoli aspetti:

- inserimento delle disposizioni concernenti la variante pianificatoria nella specifica regolamentazione riguardante i parchi predisposta dalle nuove NAPRP.CS;
- accesso, in entrata ed uscita da via Borghese, con un adeguato disegno dell'opera, che dovrà essere oggetto di un concorso di progettazione;
- conseguente soluzione che relazioni adeguatamente gli elementi storici e quelli contemporanei;
- conservazione e valorizzazione degli spazi della "orangerie";
- creazione di un ingresso di servizio attraverso la proprietà privata al mappale n. 407 RFD Locarno.

#### *Contenuto della variante*

La variante è costituita da una modifica grafica e da una modifica normativa.

In primo luogo, il mappale in oggetto viene attribuito al *Settore per attrezzature d'interesse pubblico*, e meglio al *Comparto speciale Giardino ex-Balli*: dal profilo grafico la proprietà viene quindi codificata in questo modo sia nel *Piano del edificazione*, sia nel *Piano degli spazi pubblici* (v. allegati grafici n. ....).

Di conseguenza, al mappale tornerà di principio applicabile l'art. 58c "*Aree verdi e giardini pubblici*" del Titolo V "*Edifici e attrezzature d'interesse pubblico*" delle NAPRP.CS adottate dal Consiglio Comunale nel 2016 che recita:

*Sono riservate per la sistemazione di giardini pubblici, integrando e completando quelli esistenti, comprendendo piantagioni ad alto fusto, giardini, aree verdi, viali, serre botaniche, fontane, chioschi, padiglioni e accessi alle infrastrutture sotterranee, nonché ogni altra attrezzatura o impianto compatibile con la destinazione principale e con il contesto storico e con la funzionalità urbana dell'area.*

In questo modo viene quindi in primo luogo garantita la codifica del parco pubblico.

Nel citato articolo, viene poi aggiunto un secondo capoverso, riferito in maniera specifica al sottostante parcheggio pubblico, come segue:

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

*a) entro una fascia di m 1.50 dalla balaustra del muro su Contrada Borghese la quota del terreno deve essere raccordata a quella del terreno esistente; oltre questa quota sono ammesse unicamente le volumetrie strettamente necessarie per l'accesso all'autorimessa;*

*b) per consentire l'accesso all' autorimessa e al parco è consentito adeguare e modificare il muro di cinta verso Contrada Borghese; l'intervento dovrà essere adeguatamente inserito nel contesto storico degli elementi esistenti e di quelli circostanti e presentare un valido rapporto tra le parti antiche e nuove del complesso del parco;*

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

Come detto in precedenza, il presente Messaggio municipale è coordinato con il MM n. 50 del 17 aprile 2018 concernente l'adozione di una variante al Piano Regolatore della Città di Locarno riguardante i beni culturali, attualmente al vaglio della vostra Commissione del Piano Regolatore, documento nel quale il Municipio ha proposto, per quanto di attinenza con il tema qui discusso, di codificare quali beni culturali di interesse locale il Palazzo Orelli Raffaelli con la corte, la scalinata, l'edificio accessorio (rustico) e il muro di recinzione con portone sulla particella 406 RFD Locarno (v. art. 38 NAPR, Allegato B, oggetto n. 4.20, SIBC 14733, 24589, 24590 e 24591), nonché l'"orangerie" (Serra del giardino del Parco del Palazzo Orelli Raffaelli) sulla particella n. 4848 RFD Locarno (v. art. 38 NAPR, Allegato B, oggetto n. 8.4, SIBC 24588), posto che le condizioni di mantenimento di quest'ultima struttura sono pure esplicitamente menzionate nel già citato art. 58c.

Il muro di sostegno del sedime non è invece stato proposto in tale lista, poiché il Municipio ritiene che sia sufficientemente tutelato dalle norme attualmente in vigore e che le condizioni di adeguamento e modifica dello stesso per predisporre l'accesso all'autorimessa siano debitamente codificate nella norma che vi sottoponiamo con il presente Messaggio municipale, ritenuto che il Municipio propende per una soluzione il meno invasiva possibile.

Vale la pena inoltre di precisare che l'edificazione dell'autorimessa prevede pure la realizzazione di servizi igienici pubblici, un centro di raccolta rifiuti differenziato e che nelle immediate vicinanze è prevista la realizzazione di una fermata della futura linea di trasporto pubblico che attraverserà Città Vecchia.

In conclusione, la combinazione dell'assegnazione pianificatoria della particella n. 4848 RFD Locarno e della conseguente disposizione che gli torna applicabile, così come l'aggiunta dello specifico capoverso all'art. 58c NAPRP.CS, forniscono l'adeguata base giuridico-pianificatoria alla concretizzazione ed alla fruizione del parco pubblico e della sottostante autorimessa.

#### **4. Esame preliminare e consultazione pubblica**

Il Piano d'indirizzo della variante è stato sottoposto per esame preliminare in data 17 giugno 2016 al Dipartimento del territorio, il quale ha preso posizione con preavviso del 1° settembre 2017 (v. documentazione allegata).

In sostanza, il Dipartimento del territorio ha aderito al principio della presenza di un'autorimessa sulla proprietà in questione, richiedendo degli approfondimenti a supporto della bontà della proposta definitiva.

È utile a questo proposito ricordare che già alcuni anni or sono, il parere del Dipartimento era stato positivo sull'ipotesi di costruzione di un'autorimessa di ca. 100 posti nell'ambito del progetto edilizio allora presentato dai promotori privati dell'insediamento sulla particella n. 4848 RFD Locarno.

Il tema dell'accesso e delle modalità dello stesso, in particolare la provenienza e la direzione d'uscita, sono stati approfonditi dal Municipio, riprendendo nuovamente le varie ipotesi che possono essere immaginate in quest'ambito.

Dopo attenta valutazione, il Municipio è giunto al convincimento che la conferma dell'impostazione data nel Piano d'indirizzo fosse l'unica soluzione realmente confacente per gestire in modo conveniente il traffico in entrata ed uscita dalla nuova struttura.

Le conseguenze di altre soluzioni (entrata ed uscita disgiunte, traffico da e per il comparto est, ...) sarebbero infatti decisamente negative, non solo per l'estrema difficoltà nel predisporre il passaggio dei veicoli in doppio senso su un assetto stradale molto ristretto, ma pure per le ripercussioni sull'organizzazione del traffico anche al di fuori del comparto considerato. Giova inoltre ricordare che con il potenziamento futuro del trasporto pubblico è previsto il passaggio dei bus in Via Capuccini – Via Borghese, prevedendo anche delle fermate in Città Vecchia per meglio servire tutto il quartiere.

Il Dipartimento del territorio ha pure ritenuto importante un approfondimento relativo al mantenimento degli oggetti che l'Ufficio dei beni culturali aveva indicato come potenzialmente degni di protezione a livello locale. Lo studio affidato all'arch. Lorenzo Orsi riconferma in sostanza la bontà della scelta del Municipio di assicurare la presenza ed il recupero dell' "orangerie", mentre non appare indispensabile ed opportuno un vincolo per la grotta artificiale. Sarà quindi la soluzione progettuale a dirci in che misura possono essere integrate nel nuovo disegno le preesistenze.

In sede di consultazione pubblica, avvenuta dal 22 ottobre al 21 novembre 2018, è poi stato in particolare oggetto di discussione il divenire della viabilità all'interno del Centro Storico.

Si tratta di un aspetto importante sul quale il Municipio si è già soffermato pure in passato e che presenta strette interazioni con i vari contenuti del nucleo come pure con altri quartieri della Città, siano essi di tipo residenziale o economico, notoriamente assai variegati e verso i quali devono confluire gli sforzi della collettività per attuare sempre con maggior forza gli obiettivi insiti nel Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico stesso, ovvero la riscoperta di questo nucleo come luogo di abitazione e di vita.

Ora, il Municipio è dell'opinione che gli spazi che verranno a liberarsi dai posteggi che andranno eliminati con la costruzione dell'autorimessa debbano essere riqualificati a vantaggio di vivibilità, fruibilità e tranquillità degli abitanti del nucleo.

In questo senso, è evidente che l'eliminazione dei posteggi presenti in Piazzetta Respini e in Piazzetta dei Riformati, così come di quelli esistenti lungo via Borghese e via Cittadella (per 47 unità), non potrà che contribuire significativamente a recuperare a vantaggio della collettività questi importanti spazi (osserviamo di transenna che il centro di raccolta rifiuti differenziata attualmente esistente nella Piazzetta Respini verrà predisposto contestualmente alla realizzazione dell'autorimessa Parco Balli).

Il Municipio non può e non vuole però dimenticare che a fornire dinamicità al nucleo sono anche le attività che vi si svolgono, contenuti che difficilmente possono fare a meno di condizioni di accessibilità minima senza le quali diventa proibitiva l'esistenza stessa di questa realtà.

Un intervento sulla viabilità cittadina (aspetto che esula dalla presente procedura, considerato come da un punto di vista tecnico-funzionale di gestione e conduzione del traffico la costruzione dell'autorimessa non richieda una riorganizzazione della viabilità del comparto) va quindi valutato attentamente, fermo restando che il Municipio è convinto che sarà proprio la realizzazione di questa importante opera a contribuire a destinare alla componente pedonale le piazze di Città Vecchia.

Alfine di garantire un adeguato coordinamento fra la presente procedura, che come detto riguarda unicamente dal profilo formale la particella n. 4848 RFD Locarno, segnaliamo che il tema della viabilità sarà oggetto delle scelte che il Municipio opererà nel Piano viario generale, strumento per il quale sono in corso gli approfondimenti in vista dell'allestimento della sua versione definitiva.

## **5. Conclusioni**

In definitiva, il Municipio vi sottopone il presente messaggio nell'ottica di progredire ulteriormente nella predisposizione di una sempre più mirata strategia di gestione dei parcheggi che consenta di rispondere adeguatamente all'obiettivo fabbisogno generato dai vari contenuti presenti sul territorio (abitazioni ed attività) e nel contempo di recuperare e valorizzare importanti aree pubbliche, sempre avendo presente, in specie nel caso in questione caratterizzato dall'acquisto del terreno pochi anni or sono, la componente finanziaria.

Riassumendo, il Municipio ritiene che la proposta realizza i seguenti obiettivi:

1. Riqualfica degli spazi urbani di Città Vecchia (vie e piazze) spostando posteggi pubblici attualmente in superficie nella prevista autorimessa;
2. Riduzione del deficit di posteggi per i commerci e gli abitanti del quartiere;
3. Mantenimento del parco pubblico per la popolazione;
4. Rendere finanziariamente sostenibile l'acquisto del mappale al prezzo di terreno edificabile, giustificando la spesa di 6 Mio per mantenere in superficie il parco.

Una volta approvata questa modifica, sarà quindi possibile dare avvio al concorso pubblico per l'individuazione della soluzione progettuale da attuare, così da poter offrire alla popolazione uno spazio pubblico di pregio, adeguatamente rivalutato.

Visto quanto descritto nei capitoli che precedono, vi invitiamo a voler adottare il seguente dispositivo:

1. È adottata la variante al Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico denominata “*Parco pubblico e autorimessa al mappale n. 4848 RFD Locarno*”, e meglio:
  - 1.1. È adottata la modifica all’art. 58c NAPRP.CS come da documento di variante 3;
  - 1.2. È adottata la modifica al Piano dell’edificazione come da documento di variante 1b;
  - 1.3. È adottata la modifica al Piano degli spazi pubblici come da documento di variante 2b.

Con ogni ossequio,

Per il Municipio

Il Sindaco

Il Segretario

ing. Alain Scherrer

avv. Marco Gerosa

Allegati:

- Documenti di variante, luglio 2019
- Rapporto di pianificazione, urbass fgm Dr. arch. Fabio Giacomazzi, luglio 2019
- Calcolo del fabbisogno e strategia di gestione posteggi su suolo pubblico – Studio specialistico, Studio d’ingegneria Francesco Allievi, novembre 2015
- Complemento tecnico al rapporto di pianificazione, Studio d’ingegneria Francesco Allievi, maggio 2016
- Risposte al preavviso cantonale, Studio d’ingegneria Francesco Allievi, maggio 2018
- Analisi di fattibilità Parco Balli Locarno, Orsi & Associati Architetti e Urbanisti, agosto 2018
- Esame preliminare, Dipartimento del territorio, settembre 2017

***Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione del Piano Regolatore***



Città di Locarno

---

Piano regolatore particolareggiato Centro Storico  
PRP-CS

Variante

Parco pubblico e autorimessa  
mapp. 4848  
Parco Balli

## Documenti di variante

*Documento accompagnante il Messaggio municipale  
per adozione del Consiglio comunale*

Risoluzione municipale n°            del

Adottato dal Consiglio comunale:

Pubblicato dal                            al

Approvato dal Consiglio di Stato:

---

***urbass fgm***

Operatore urbass fgm

Dr. Arch. Fabio Giacomazzi

Gruppo di progetto urbass fgm Manno

Dr. Arch. Fabio Giacomazzi, capoprogetto

Geogr. Alex Sollero, collaboratore

Sara Von Wartburg, segretaria/disegnatrice

***urbass fgm***

CH-6928 Manno - Via Vedeggio 1 - CP 524  
Tel +41 91 751 90 08 / 09  
manno@urbass.ch - www.urbass.ch

Piano dell'edificazione  
PRP-CS in approvazione  
Parco pubblico e autorimessa mapp. 4848 Parco Balli



Perimetro di variante



Perimetro Piano regolatore particolareggiato  
del Centro storico PRP-CS



Settore C: risanamento conservativo



Comparti con possibilità di nuove costruzioni



Perimetro di rispetto dei beni culturali



Area per edifici d'interesse pubblico



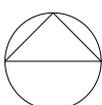
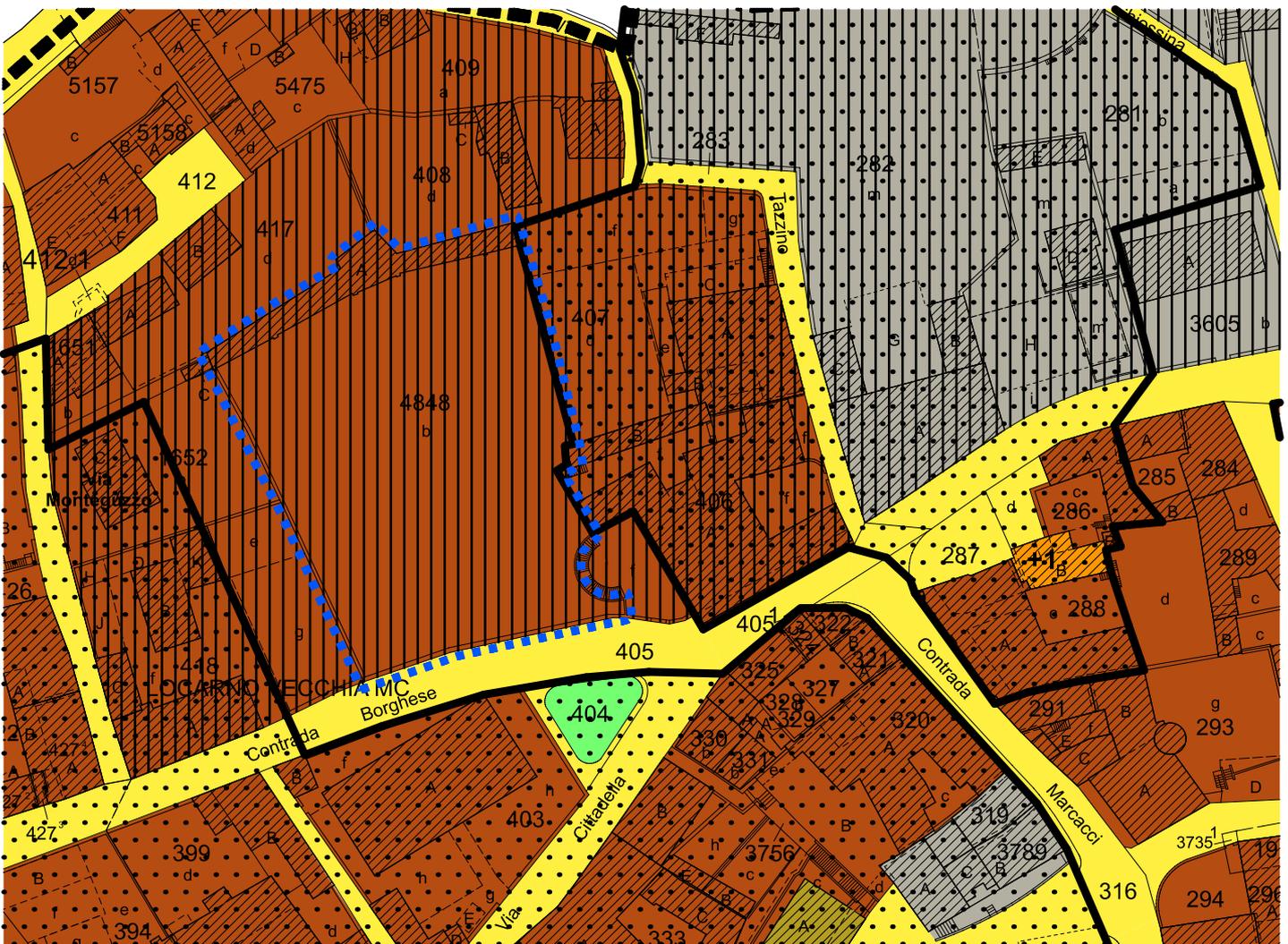
Comparti per edifici d'interesse pubblico con possibilità di nuove costruzioni



Area per attrezzature d'interesse pubblico



Area per gli impianti del traffico



1:1'000

Piano dell'edificazione  
Variante PRP-CS  
Parco pubblico e autorimessa mapp. 4848 Parco Balli



Perimetro di variante



Perimetro Piano regolatore particolareggiato  
del Centro storico PRP-CS



Settore C: risanamento conservativo



Comparti con possibilità di nuove costruzioni



Perimetro di rispetto dei beni culturali



Area per edifici d'interesse pubblico



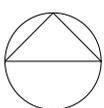
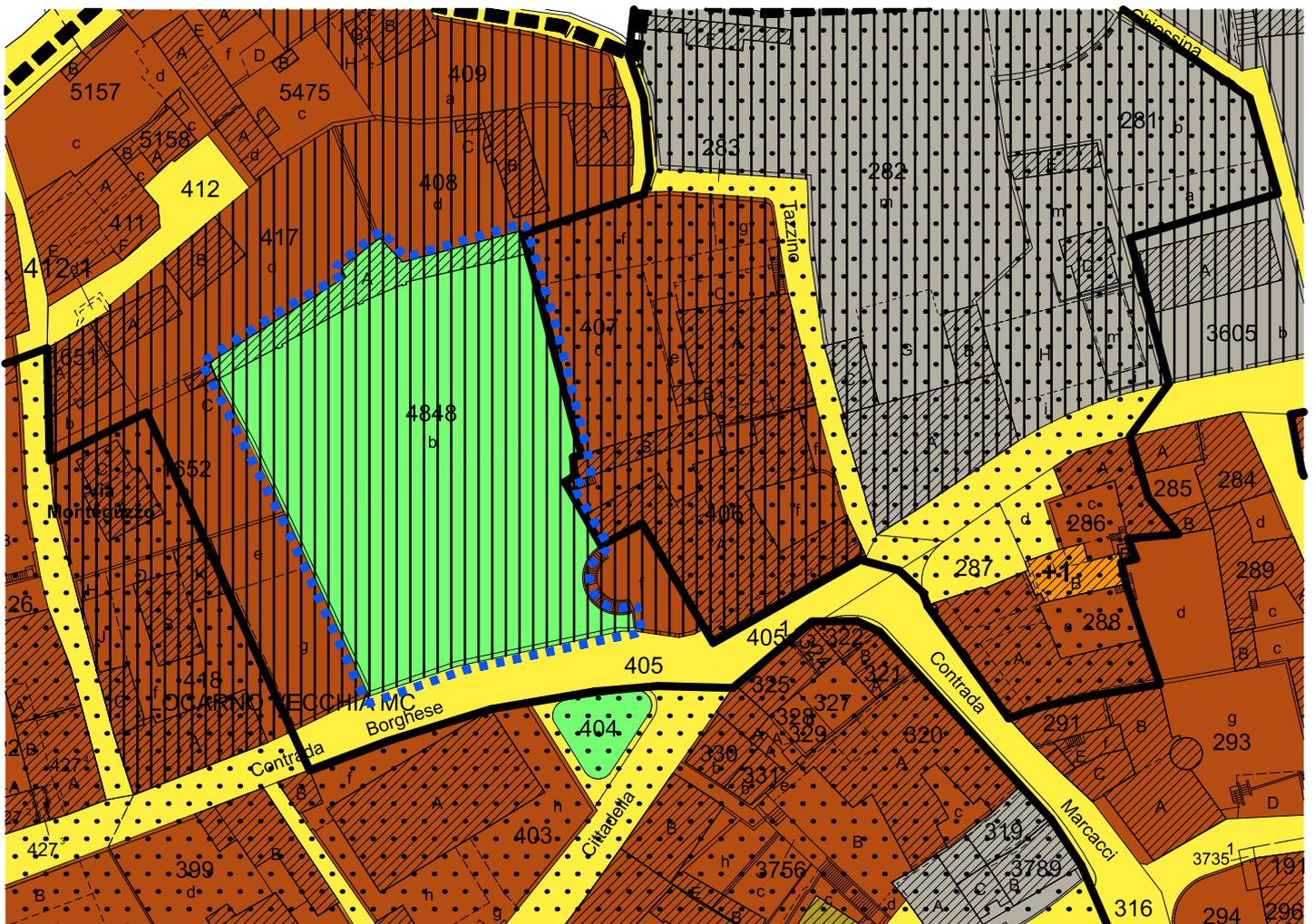
Comparti per edifici d'interesse pubblico con possibilità di nuove costruzioni



Area per attrezzature d'interesse pubblico

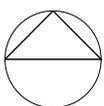
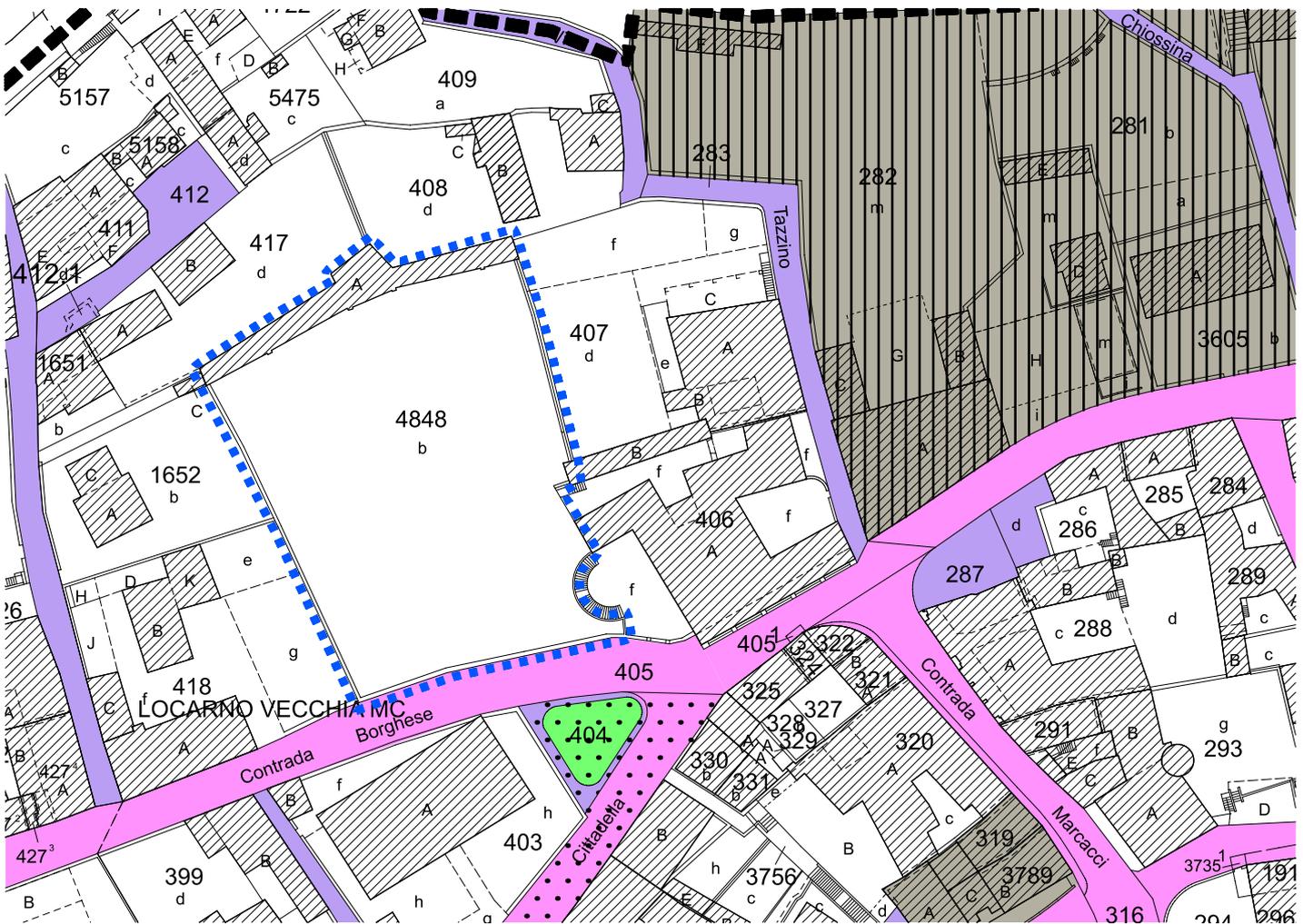
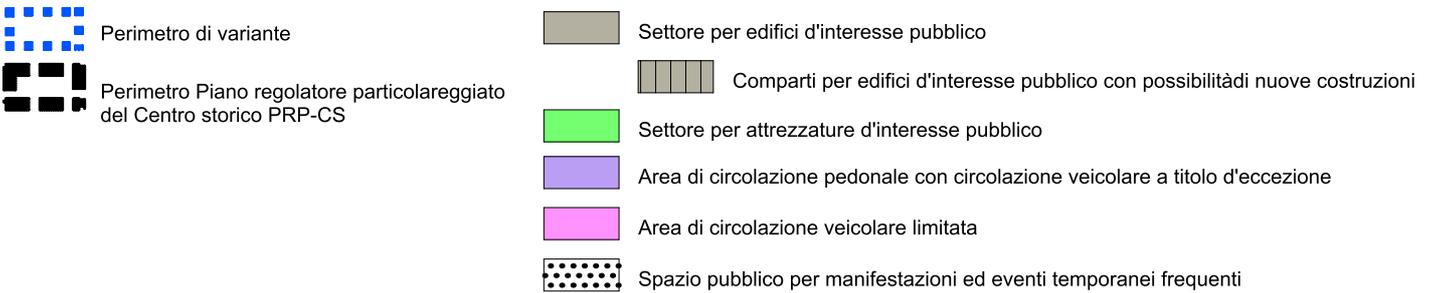


Area per gli impianti del traffico



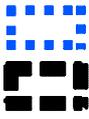
1:1'000

Piano degli spazi pubblici  
PRP-CS in approvazione  
Parco pubblico e autorimessa mapp. 4848 Parco Balli



1:1'000

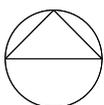
Piano degli spazi pubblici  
Variante PRP-CS  
Parco pubblico e autorimessa mapp. 4848 Parco Balli



Perimetro di variante

Perimetro Piano regolatore particolareggiato del Centro storico PRP-CS

-  Settore per edifici d'interesse pubblico
-  Comparti per edifici d'interesse pubblico con possibilità di nuove costruzioni
-  Settore per attrezzature d'interesse pubblico
-  Comparto speciale Giardino ex-Balli
-   Area dell'autosilo sotterraneo
-  Area di circolazione pedonale con circolazione veicolare a titolo d'eccezione
-  Area di circolazione veicolare limitata
-  Spazio pubblico per manifestazioni ed eventi temporanei frequenti
-  Diritto di passo pubblico pedonale e carrabile di servizio



1:1'000

Variante

Parco pubblico e autorimessa  
mapp. 4848  
Parco Balli

## Modifiche norme di attuazione PRP-CS

### Art. 58c

#### Aree verdi e giardini pubblici

<sup>1</sup>Sono riservate per la sistemazione di giardini pubblici, integrando e completando quelli esistenti, comprendendo piantagioni ad alto fusto, giardini, aree verdi, viali, serre botaniche, fontane, chioschi, padiglioni e accessi alle infrastrutture sotterranee, nonché ogni altra attrezzatura o impianto compatibile con la destinazione principale e con il contesto storico e con la funzionalità urbana dell'area.

<sup>2</sup>Nel sottosuolo del parco pubblico al mapp. 4848 (Parco Balli) è ammessa la realizzazione di un'autorimessa interrata a servizio delle abitazioni e delle attività commerciali e lavorative del Centro Storico per circa 100 stalli di posteggio. Le quote del terreno di copertura dell'autorimessa devono di principio rispettare quelle naturali, considerato che sono ammessi lievi adattamenti per regolarizzare l'andamento del terreno. Valgono inoltre le seguenti disposizioni :

- a) entro una fascia di m 1.50 dalla balaustra del muro su Contrada Borghese la quota del terreno deve essere raccordata a quella del terreno esistente; oltre questa quota sono ammesse unicamente le volumetrie strettamente necessarie per l'accesso all'autorimessa;
- b) per consentire l'accesso all'autorimessa e al parco è consentito adeguare e modificare il muro di cinta verso Contrada Borghese; l'intervento dovrà essere adeguatamente inserito nel contesto storico degli elementi esistenti e di quelli circostanti e presentare un valido rapporto tra le parti antiche e nuove del complesso del parco;
- c) lo stabile della "orangerie" deve essere conservato e può essere destinato a struttura di servizio e di supporto del parco.

~~barrate~~ = stralciato  
corsivo = nuovo



Città di Locarno

---

Piano regolatore particolareggiato Centro Storico  
PRP-CS

Variante

Parco pubblico e autorimessa  
mapp. 4848  
Parco Balli

## Rapporto di pianificazione

*Documento accompagnante il Messaggio municipale  
per adozione del Consiglio comunale*

Manno, luglio 2019

---

***urbass fgm***

Operatore urbass fgm

Dr. Arch. Fabio Giacomazzi

Gruppo di progetto urbass fgm Manno

Dr. Arch. Fabio Giacomazzi, capoprogetto

Geogr. Alex Sollero, collaboratore

Sara Von Wartburg, segretaria/disegnatrice

***urbass fgm***

CH-6928 Manno - Via Vedeggio 1 - CP 524  
Tel +41 91 751 90 08 / 09  
manno@urbass.ch - www.urbass.ch

## Indice

1	Premessa	3
2	Situazione attuale	4
2.1	Descrizione dell'area	4
2.2	Situazione pianificatoria vigente	6
2.3	Pianificazione in elaborazione	6
3	Concetto e contenuto della variante	8
3.1	Motivazione della variante	8
3.2	Concetto di sistemazione	8
3.3	Calcolo del fabbisogno di posti-auto e dimensionamento dell'autorimessa	9
3.4	Accessibilità, traffico indotto e viabilità	10
3.5	Contenuto della variante	10
3.6	Stima dei costi d'investimento e del relativo finanziamento	11
3.6.1	Stima dei costi d'investimento	11
3.6.2	Stima degli introiti	11
4	Procedura	12
4.1	Esame preliminare	12
4.2	Informazione e consultazione pubblica	13
4.3	Passi procedurali successivi	13

## Allegati

- A1 Concetto di sistemazione – livello parco, scala 1:500
- A2 Concetto di sistemazione – autorimessa livelli 0 e -1, scala 1:500
- B Calcolo redditività autorimessa
- C Riassunto osservazioni della pubblica consultazione e relative risposte del Municipio

## Documenti annessi

*Calcolo del fabbisogno e strategia di gestione posteggi su suolo pubblico – Comparto Città Vecchia, Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona, novembre 2015*

*Complemento tecnico al rapporto di pianificazione – traffico veicolare indotto, Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona, maggio 2016*

*Risposte al preavviso cantonale del 01.09.2017, Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona, luglio 2018*

*Analisi di fattibilità Parco Balli Locarno, Orsi & Associati Architetti e Urbanisti, Bellinzona, agosto 2018*

## Documenti di variante

- 1a PRP-CS in approvazione – Estratto Piano dell'edificazione mapp. 4848
- 1b Variante PRP-CS – Estratto Piano dell'edificazione mapp. 4848
- 2a PRP-CS in approvazione – Estratto Piano degli spazi pubblici mapp. 4848
- 2b Variante PRP-CS – Estratto Piano degli spazi pubblici mapp. 4848
- 3 Modifica norme di attuazione PRP-CS – art. 58c



# 1 Premessa

Lo studio di aggiornamento e armonizzazione dei piani particolareggiati relativi al Centro storico e al Centro urbano di Locarno è in fase avanzata. Dopo l'esame preliminare del 20 luglio 2012, la relativa variante è stata adottata dal Consiglio comunale nella sua seduta del 21 marzo 2016 ed è ora in fase di procedura di approvazione da parte dell'Autorità cantonale.

Nel contempo è stata avviata la variante per la tutela dei beni culturali della Città, che si trova in una fase avanzata del relativo iter procedurale. Sulla base dell'esito dell'esame preliminare del Dipartimento del territorio del 16 agosto 2016 il Municipio ha rielaborato le proposte iniziali e mediante il MM 50/2018 del 17 aprile 2018 ha sottoposto l'incarto di variante al Legislativo comunale. La proposta è attualmente al vaglio della Commissione di pianificazione del Consiglio comunale.

Gli indirizzi di questi due documenti pianificatori ancora in procedura, per quanto concerne il mapp. 4848, non hanno potuto tenere conto dei successivi sviluppi delle trattative private con gli allora proprietari dell'area. In seguito era stato concluso un accordo con il Municipio per la vendita della proprietà alla Città, ciò che ha portato a modificare la destinazione dell'area così come prevista dalla pianificazione vigente e che con gli studi pianificatori già avviati sarebbe stata confermata. Il Consiglio comunale di Locarno ha deliberato l'acquisto dell'area nella sua seduta del 27 giugno 2016 e nel frattempo è avvenuta l'iscrizione a Registro fondiario del trapasso della proprietà.

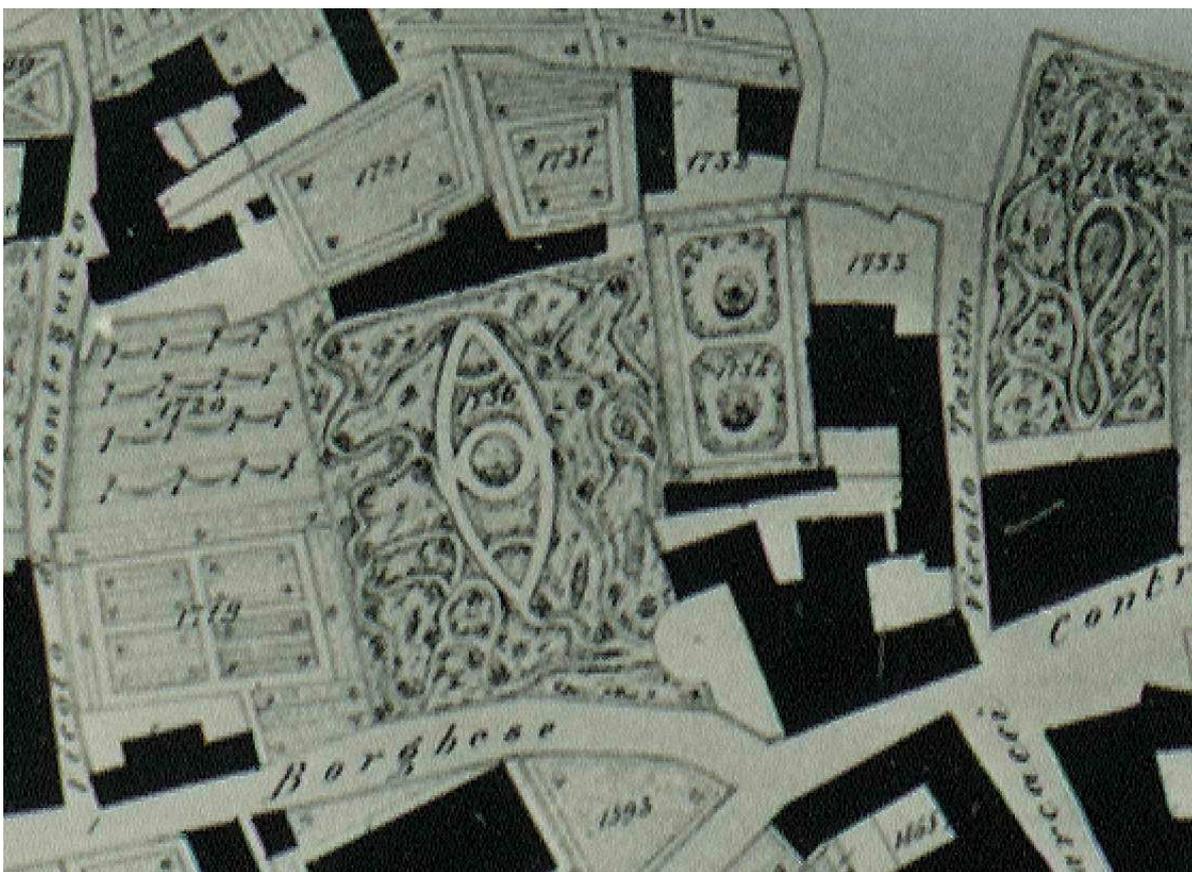
Dal momento che il cambiamento di destinazione dell'area in questione non era contemplato nel progetto sottoposto ad esame preliminare, per non ritardare ulteriormente l'adozione dei due Piani particolareggiati del Centro storico (aggiornamento) e del Centro urbano (ricucitura dei PRP vigenti), si è deciso di non introdurre la modifica in quella procedura pianificatoria, ma di trattarla con una procedura di variante distinta.

La presente variante, che ora è pronta per seguire l'iter procedurale dell'adozione da parte del Legislativo comunale, di pubblicazione e di approvazione da parte del Consiglio di Stato, si affianca alla procedura di variante in corso concernente la tutela dei beni culturali della Città e ne modifica i contenuti per quanto riguarda l'area in oggetto.

## 2 Situazione attuale

### 2.1 Descrizione dell'area

L'area del mapp. 4848, di mq 2'576, è storicamente il parco appartenente al Palazzo Orelli-Raffaelli (successivamente Casa Balli, oggi Casa Borgo). Essa era collegata al palazzo da diversi collegamenti di servizio, ma principalmente mediante il cortile a sud-ovest dell'edificio con la doppia scalinata semicircolare.



Estratto dalla mappa del 1879 del geometra Carlo Roncajoli

Essa presenta diversi elementi di pregio storico-artistico e architettonico<sup>1</sup>. In particolare si distinguono:

- l'insieme della scalinata circolare con la nicchia, le murature, balaustre e ringhiere, che materializzano lo storico collegamento fra il Palazzo Orelli Raffaelli e il parco;
- la "orangerie"
- i muri di delimitazione del parco.

Il valore non è dato solo dall'elemento singolo in sé, ma anche dalle relazioni che si stabiliscono fra gli oggetti tra di loro e verso gli elementi urbanistici e architettonici circostanti; in tal senso il muro di cinta, la scalinata circolare, i due spazi con essa relazionati del parco e del giardinetto con la facciata

<sup>1</sup> Cfr. Virgilio Gilardoni, *I monumenti d'arte e di storia del Cantone Ticino*, Vol. I: *Locarno e il suo circolo (Locarno, Solduno, Muralto e Orselina)*, p. 126-127, Società di Storia dell'Arte in Svizzera, Basilea 1972; Fabio Giacomazzi, Hanspeter Rebsamen, Daniel Ganahl, *INSA Inventario Svizzero di Architettura 1850-1920*, Vol. 6: *Locarno*, p. 74, Società di Storia dell'Arte in Svizzera, Berna 1991; AA.VV., *Memorie di Casa Balli*, Rancaite 2014.

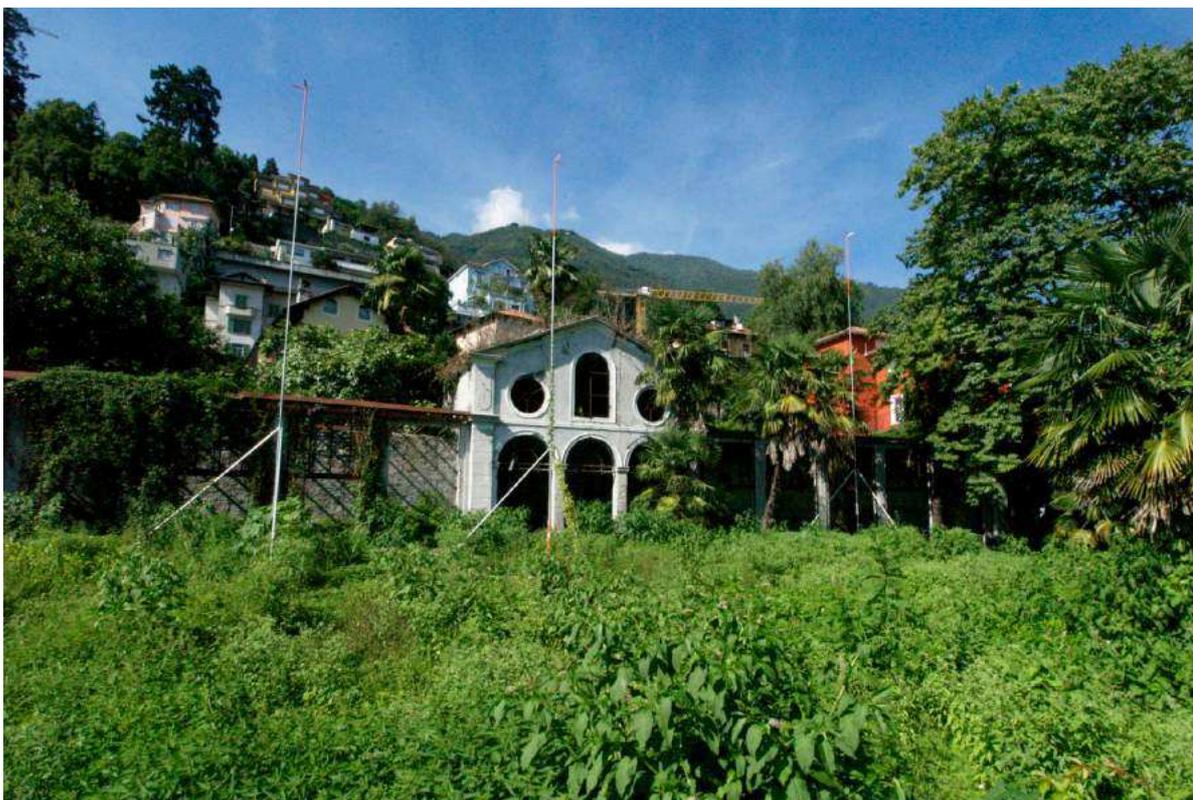
di Casa Balli formano un insieme con un valore aggiunto che ognuno dei singoli elementi da solo non produrrebbe; la "orangerie" trae il suo valore dall'ampiezza dello spazio sul quale si affaccia; i movimenti di terreno strutturano lo spazio libero antistante la "orangerie".



*Il muro verso Contrada Borghese*



*Il cortile del Palazzo Orelli Raffaelli, con la scalinata d'accesso al parco, la nicchia e le balaustre*



La "orangerie"

L'insieme di questi elementi e la spazialità che essi creano rappresentano un "unicum" nel Locarnese, di grande attrattiva turistica e culturale e, in quanto fruibili dalla popolazione, un elemento di qualificazione del centro storico, inserendosi nel complesso di parchi, giardini, e spazi storici, prevalentemente pubblici, in parte accessibili, che già esistono nel e attorno al Centro Storico di Locarno: il giardino di San Francesco, il Castello, il giardino della Fondazione Remo Rossi, il Rivellino, Palazzo Morettini, il Teatro Paravento, Sant'Eugenio, Santa Caterina, la ex-Normale Femminile e i Giardini Rusca, ognuno con le sue particolarità e caratteristiche.

## 2.2 Situazione pianificatoria vigente

Nella vigente pianificazione il fondo è attribuito al settore C di risanamento conservativo con possibilità di nuove costruzioni ("zona tratteggiata"). In base agli art. 39 e ss. NAPRP-CS, a seguito della variante approvata dal Consiglio di Stato con risoluzione no. 5677 del 11 novembre 2009, in questo settore, sono possibili nuovi edifici e l'aggiunta di nuovi corpi di fabbrica a condizione che il relativo indice di sfruttamento non superi il valore di 1.1 e fino ad un'altezza di m 12.50.

## 2.3 Pianificazione in elaborazione

Nel pacchetto di modifiche del Piano particolareggiato del Centro storico, adottate dal Consiglio comunale il 21 marzo 2016, si prevede di confermare le disposizioni edificatorie vigenti.

Nell'altra procedura pianificatoria in corso, concernente la tutela dei beni culturali, coerentemente con l'indirizzo di mantenere l'attribuzione del fondo alla "zona tratteggiata", con possibilità di nuove costruzioni, si prevedeva di tutelare unicamente il muro di cinta su Contrada Borghese (parzialmente), l'insieme della scalinata circolare con la nicchia, le murature e le balaustrate e la corrispondente prima fascia del giardino verso la stessa Contrada Borghese. Si tratta degli oggetti 4.20 e 8.4 dell'allegato B al MM n. 50 concernente l'adozione delle varianti di PR relative alla tutela dei beni culturali.



Estratto PRP-CS adottato dal Consiglio comunale

## 3 Concetto e contenuto della variante

### 3.1 Motivazione della variante

La necessità della variante nasce dall'opportunità data dall'acquisto del fondo da parte del Comune. Contrariamente agli orientamenti pianificatori fattibili e sostenibili in precedenza, rimanendo il fondo di proprietà privata, ora si apre l'opportunità di una destinazione d'interesse pubblico, in alternativa all'edificazione di uno stabile residenziale.

Alla luce anche della discussione pubblica sul futuro dell'area, in particolare con la petizione dell'ottobre 2013 promossa dalla Società Ticinese per l'Arte e la Natura (STAN), si prevede il mantenimento del giardino, con la sostanziale conservazione dei suoi principali e peculiari elementi costitutivi e la formazione di un'autorimessa interrata a copertura del fabbisogno generato dal Centro storico.

### 3.2 Concetto di sistemazione

Il concetto di sistemazione si basa su due indirizzi principali (v. allegati A1 e A2):

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

L'accesso all'autorimessa, sia in entrata che in uscita, è previsto da Contrada Borghese; ciò determina la necessità di riconfigurare il muro di cinta/sostegno del parco su questa Via. Con un adeguato disegno dell'opera, che dovrà essere oggetto di un corso di progettazione, potrà essere trovata una soluzione che relazioni adeguatamente elementi storici ed elementi contemporanei; altre soluzioni che non toccassero il muro esistente rischiano di essere assai più invasive e deturpanti per lo spazio pubblico e il tessuto edificato.

L'accesso pubblico al parco potrà essere ottenuto mediante una scalinata o rampa da inserire in un adeguamento della delimitazione su Contrada Borghese. L'accessibilità per i motulesi potrà essere assicurata mediante un lift, comunque necessario per l'autorimessa, con un'ulteriore fermata sulla copertura dell'autorimessa.

Per l'accesso veicolare di servizio, per la gestione, la manutenzione e i rifornimenti del parco e degli spazi della "orangerie" sono possibili due opzioni: o tramite l'accesso pubblico da Contrada Borghese oppure con un passaggio unicamente di servizio tramite l'esistente posteggio privato del confinante mapp. 407 in Via al Tazzino.

Per motivi legati alla polizia del fuoco è necessaria una scala di sicurezza nel settore nord dell'autorimessa. La scala potrà fungere anche da uscita pedonale secondaria direttamente nella parte alta del parco, in una posizione marginale e discreta dell'area.

Quest'impostazione è stata pure oggetto di uno studio di fattibilità, nel senso di un secondo parere, che il Municipio ha commissionato all' Arch. Lorenzo Orsi e datato 24 agosto 2018 (v. fascicolo annesso). Lo studio ipotizza due scenari: uno scenario conferma l'impostazione originaria elaborata nell'ambito della variante, con qualche suggerimento inteso a meglio integrare il parco con lo spazio pubblico antistante (intersezione Via Cittadella / Contrada Borghese); un secondo scenario ipotizza un ridisegno completo del muro su Contrada Borghese, così da creare un nuovo affaccio del parco sullo spazio pubblico stradale.

Nel valutare le diverse ipotesi il Municipio propende per una soluzione meno invasiva possibile.

Va precisato che sia l'allegato concetto di sistemazione, sia lo studio dell'Arch. Orsi, sono da intendersi solo come studio di fattibilità e di verifica dei contenuti della variante pianificatoria. Il progetto dell'intervento (autorimessa e sistemazione del parco) sarà stabilito mediante un'adeguata procedura di concorso di progettazione.

### 3.3 Calcolo del fabbisogno di posti-auto e dimensionamento dell'autorimessa

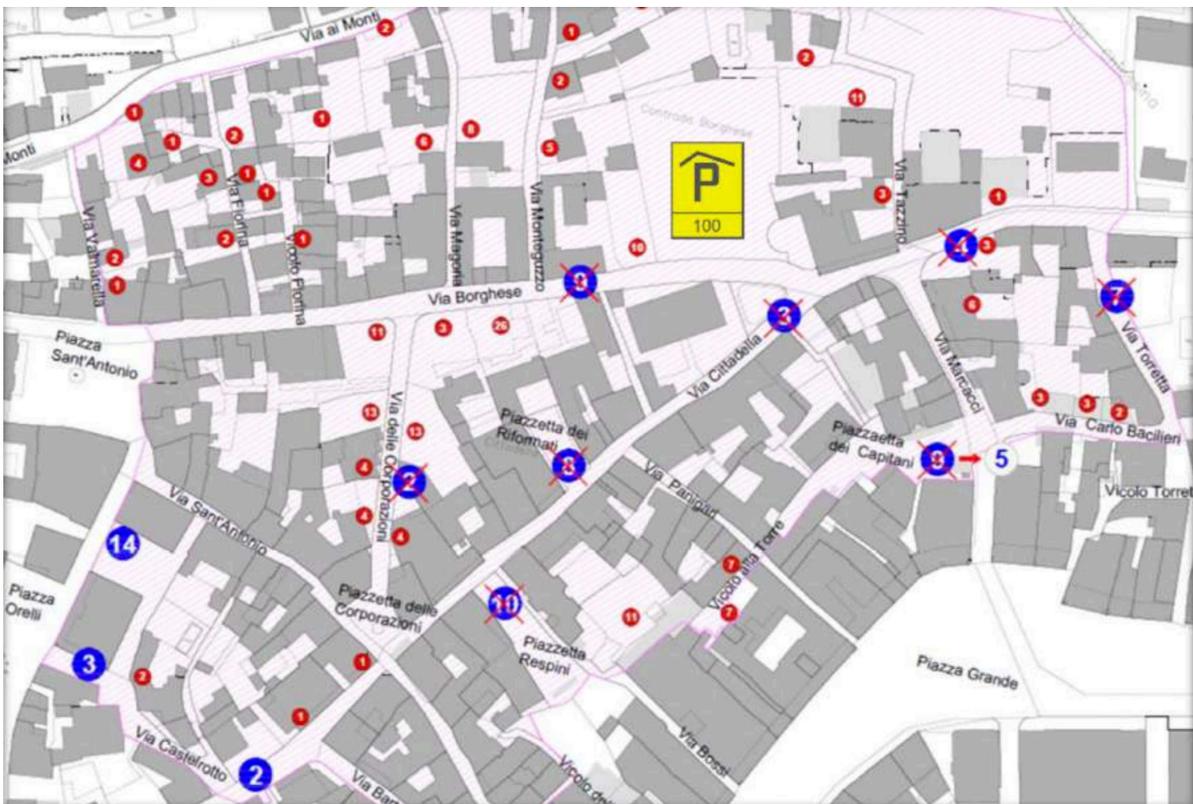
Il calcolo del fabbisogno di posti auto è stato elaborato dallo studio Ing. Allievi di Ascona (v. documento annesso del 15 novembre 2015) e sulla base di un successivo affinamento (v. documento annesso del 13 luglio 2018) indotto dall'esame preliminare del 1. settembre 2017, ha portato al seguente dimensionamento:

- 53 posti-auto sono da riservare alla residenza (su abbonamento)
- 47 posti-auto possono essere messi a disposizione dell'utenza dei servizi e dei commerci della Città Vecchia, ovvero posteggi a pagamento a breve durata (a rotazione)

per un totale di **100 posti-auto**.

I dettagli del calcolo sono esposti nel citato documento.

Con la realizzazione dell'autorimessa saranno eliminati all'incirca una quarantina di stalli di posteggio pubblico a rotazione esistenti in alcuni spazi pubblici pregiati del Centro Storico nelle immediate vicinanze, che saranno così attribuiti alla circolazione pedonale, in particolare in Piazzetta dei Riformati, in Piazza M. Respini e in Piazza Morettini.



*Stalli di posteggio pubblici che saranno eliminati con la realizzazione della nuova autorimessa Parco Balli*

### 3.4 Accessibilità, traffico indotto e viabilità

La nuova autorimessa, il cui accesso è previsto da Contrada Borghese, sarà raggiungibile da est, percorrendo l'asse Contrada Cappuccini – Contrada Borghese, e da ovest dai percorsi Via Varenna - Via San Francesco e Via Castelrotto, che poi si congiungono su Via Cittadella, fino all'intersezione con Contrada Borghese; il percorso d'uscita si svilupperà in direzione ovest sull'asse Contrada Borghese – Via Vallemaggia.

Una valutazione del traffico indotto dalla nuova autorimessa è stato effettuato dallo studio Ing. Allievi di Ascona (v. documento annesso del 4 maggio 2016), che ha valutato come segue l'aumento di traffico (veicoli/giorno) sui 3 assi di accesso assicurati con l'attuale situazione viaria:

- Via Sempione – Contrada Cappuccini: **+45 v/g**, da 6'700 a 6'745 v/g (+0.7%)
- Contrada Borghese: **+90 v/g**, da 6'400 a 6'490 v/g (+1.4%)
- Via Cittadella: **+45 v/g**, da 1'600 a 1'645 v/g (+2.8%).

Lo specialista conclude che, a fronte del carico di traffico supplementare dovuto all'aumento di 60 posteggi (e dei relativi 90 mvt/g), corrispondente a ca. 180 veicoli / giorno (entrata + uscita autorimessa) si può affermare che **tale lieve aumento non ha un impatto significativo sulla viabilità.**

Queste valutazioni e la conseguente impostazione dell'accessibilità sono state confermate nel documento *Risposte al preavviso cantonale del 01.09.2017*, Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona, del 13 luglio 2018.

### 3.5 Contenuto della variante

Principalmente la variante consiste nell'attribuzione del mapp. 4848, di mq 2'576, attualmente appartenente al settore C di risanamento conservativo, con possibilità di nuova edificazione, alla zona d'interesse pubblico (parco pubblico). Inoltre sul fondo è stabilita una previsione di autorimessa interrata pubblica per ca. 100 posti-auto. Si ricorda che l'art. 44b delle nuove Norme di attuazione del Piano particolareggiato del Centro storico, adottate dal Consiglio comunale, ammettono a determinate condizioni, in particolare il rispetto delle peculiarità degli spazi dei parchi e dei giardini, l'inserimento di autorimesse coperte nella zona cosiddetta "tratteggiata" del Settore di conservazione "C", in cui sono ammesse nuove costruzioni.

La variante di azionamento è accompagnata da indicazioni più specifiche riguardanti l'inserimento del corpo dell'autorimessa nella morfologia del fondo, in modo da garantire il sostanziale mantenimento dell'andamento attuale del terreno soprastante; l'edificio della "orangerie" deve essere mantenuto quale elemento edificato storico che caratterizza l'impianto del giardino storico e può essere adibito a struttura di servizio e di supporto del parco (spazio di sosta coperto, spazio per esposizioni, chiosco, esercizio pubblico, servizi igienici, depositi, ecc ...); gli altri elementi storici peculiari del parco (scalinata d'accesso, muro verso Contrada Borghese), con l'eccezione di quanto necessario per garantire l'accesso all'autorimessa, sono di fatto tutelati dalle disposizioni dell'art. 44a, cpv. 2 delle NAPRP-CS.

L'inserimento dell'autorimessa richiede necessariamente la realizzazione di un corpo con l'accesso veicolare su Contrada Borghese. Ciò comporta inevitabilmente la necessità di interventi di modifica e di adeguamento del muro di cinta; per questo motivo lo stesso muro di cinta non fa parte degli elementi protetti della tutela dell'oggetto. La nuova disposizione normativa prevede comunque che gli interventi sul muro siano adeguatamente integrati nel contesto degli elementi storici limitrofi e che i nuovi manufatti siano ben relazionati con gli elementi antichi, in particolare con la corte del Palazzo Orelli Raffaelli e con la scalinata che la collega con il parco.

Ricordiamo che l'art. 44a delle Norme di attuazione del Piano particolareggiato del Centro storico (Settore di conservazione "C", zona tratteggiata in cui sono ammesse nuove costruzioni) ammette

una limitata interruzione delle cinte, onde permettere l'accesso ai posteggi, coperti o all'aperto, all'interno dei fondi.

Non si prevede la tutela della grotta artificiale, in quanto la stessa potrebbe ostacolare la formazione del posteggio sotterraneo; quest'elemento, pur suggestivo, non è peculiare per la qualità dell'insieme e potrà essere adeguatamente compensato con un progetto di qualità del parco, che sappia coniugare gli elementi storici esistenti con nuovi e moderni elementi edili e di arredo.

## 3.6 Stima dei costi d'investimento e del relativo finanziamento

### 3.6.1 Stima dei costi d'investimento

La realizzazione di quanto previsto dalla variante comporta per il Comune i seguenti investimenti:

- Costruzione autorimessa: posti-auto 100 a CHF/posto-auto 40'000.00 = **CHF 4'000'000.00**.
- Sistemazione parco pubblico: mq 2'500 a CHF/mq 200.00 = **CHF 500'000.00**.

L'investimento complessivo sarà quindi di ca. **CHF 13'250'000.00**.

### 3.6.2 Stima degli introiti

La sistemazione del parco pubblico è un investimento a fondo perso. Esso rientra nella categoria delle opere edili, per le quali il Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni impone un ammortamento minimo del 6% e massimo del 15%.

Il risvolto sulla gestione corrente di quest'opera, a seconda del tasso d'ammortamento applicato, può quindi variare dai **CHF/anno 30'000.00** ai **CHF/anno 75'000.00**, ai quali va aggiunto un interesse del 2.43%, ossia un massimo iniziale di ca. **CHF/anno 12'000.00**, destinato a decrescere in base al ritmo dell'ammortamento.

L'autorimessa è da considerare invece come un investimento a reddito, in quanto permette al Comune di incassare per la vendita o l'affitto degli stalli di posteggio riservati e per le tasse di posteggio per gli stalli a rotazione.

Il calcolo di dettaglio, con le due varianti (vendita o affitto di stalli riservati permanentemente) e ipotizzando una suddivisione di 53 stalli di posteggio da vendere o da affittare per la sosta duratura e 47 stalli di posteggio a rotazione con tariffa oraria è esposto all'allegato B. Il calcolo tiene conto del fatto che il fabbisogno scoperto in Città Vecchia è assai alto e quindi sussiste una forte richiesta, che permetterà un tasso di affitto e di occupazione elevati. A questo contribuisce anche l'eliminazione di alcuni posteggi pubblici esistenti (v. cap. 3.4).

In base a queste premesse, dopo deduzione di ammortamenti, interessi e spese d'esercizio e di manutenzione, si stima per i posteggi un utile netto compreso fra ca. **CHF/anno 265'000.00** e **188'000.00**, che va parzialmente a coprire gli oneri finanziari per la sistemazione del parco pubblico.

Con la variante peggiore, nel primo anno l'onere residuo a carico della gestione corrente potrebbe variare tra un minimo di **CHF/anno 170'000.00** e un massimo di **CHF/anno 250'000.00**, ciò che equivale a circa un 0.2% delle uscite correnti del Comune di ca. 94 milioni di franchi (v. Consuntivo 2018).

## 4 Procedura

### 4.1 Esame preliminare

La presente variante pianificatoria segue la procedura per l'adozione definita dagli artt. 25 e seguenti della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst).

Il 17 giugno 2016 la proposta preliminare di variante è stata sottoposta al Dipartimento del territorio con la richiesta di esame preliminare. Il rapporto d'esame preliminare con le osservazioni dei servizi cantonali è del 1. settembre 2017. Nella tabella che segue sono riassunte le osservazioni contenute nel rapporto d'esame preliminare e le relative risposte del Municipio in vista della versione definitiva della variante.

<i>Osservazione EP</i>	<i>Presenza di posizione del Municipio</i>
Coordinare la nuova offerta di 100 posti-auto con le capienze degli altri posteggi pubblici esistenti e previsti dal Piano del traffico	Il coordinamento è stato eseguito dal Comune nell'ambito dell'attualizzazione del calcolo del fabbisogno di parcheggi (aggiornamento 13 luglio 2018)
Riservato l'esito della verifica di cui sopra, andrebbero dislocati nella nuova autorimessa tutti i 71 posteggi pubblici ubicati attualmente nel comparto del Centro Storico	La richiesta del Dipartimento comporterebbe una riduzione eccessiva dell'offerta di stalli di posteggio per i residenti del Centro storico. Alla luce della richiesta si è comunque deciso di aumentare da 40 a 47 il numero di stalli di posteggio a disposizione dell'utenza dei servizi e dei commerci della Città Vecchia, con un'ulteriore corrispondente riduzione dei posteggi pubblici all'interno dei vicoli e delle piazze del Centro storico.
Evitare che l'accesso all'autorimessa vada a caricare la circolazione veicolare in Via Cittadella	La formazione del nuovo posteggio rappresenta una delle premesse per un'ulteriore riduzione del traffico motorizzato individuale nel Centro storico; le relative misure potranno tuttavia essere messe in atto solo in una fase successiva, tenendo conto delle implicazioni sull'insieme della rete stradale cittadina
Affidare ad un professionista il restauro del Parco e la progettazione dei nuovi inserimenti.	È previsto un concorso di progettazione con coinvolgimento di specialisti negli ambiti architettura / ingegneria / architettura del paesaggio
Ponderare la conservazione della grotta	La conservazione della grotta è chiaramente in conflitto con la realizzazione del posteggio, la cui capienza di 100 posti-auto è peraltro confermata dall'EP. Nell'ambito del concorso di progettazione potrà essere valutate meglio quali implicazioni sulla forma, sulla funzionalità e sui costi dell'impianto di posteggio potrà avere l'eventuale mantenimento della grotta.
Verificare soluzioni alternative all'accesso con parziale demolizione del muro	Tali possibilità su suolo pubblico sono già state valutate e scartate, in quanto risulterebbero assai più invasive e penalizzanti per la qualità degli spazi pubblici limitrofi
Verificare impatti per la vegetazione del Parco della copertura dell'autorimessa	Il volume sotterraneo dell'autorimessa, per motivi di geometria e di statica, dovrà essere staccato dai muri perimetrali e dagli edifici vicini, ciò garantisce il mantenimento di una fascia perimetrale permeabile e non edificata sottoterra idonea per piantagioni di alto fusto; inoltre più ci si avvicina all'orangerie, più il profilo del terreno esistente sale, fino a raggiungere nei pressi della stessa orangerie un dislivello di quasi 3 metri rispetto alla quota del terreno in corrispondenza del muro verso Contrada Borghese; ciò garantisce una buona copertura vegetale idonea anche per piantagioni ad alto fusto.
Perimetro d'interesse archeologico	È già contemplato dalle varianti del PP-CS.

## 4.2 Informazione e consultazione pubblica

Dal 22 ottobre al 21 novembre 2018 l'incarto di variante e il rapporto d'esame preliminare sono stati depositati pubblicamente per informazione e consultazione. Durante questo periodo, il 14 novembre 2018 vi è pure stata una serata pubblica di presentazione del progetto e degli studi connessi. Agli interessati è stata data la possibilità di presentare osservazioni, suggerimenti e proposte.

Nell'ambito della pubblica consultazione sono pervenute al Municipio 9 osservazioni tra le quali 2 di gruppi partitici, 3 di associazioni a scopo ideale e 3 di privati cittadini. Al di là di alcune richieste di una più estesa salvaguardia degli elementi storici che formano il giardino storico (la cinta su Contrada Borghese e la grotta), per le quali rinviemo alle risposte alle osservazioni dell'esame preliminare al capitolo precedente, in generale il principio dell'autorimessa quale impianto con una duplice finalità (posteggi a servizio dei residenti di Città Vecchia e eliminazione di stalli di posteggi pubblici nelle vie e nelle piazze del Centro storico) è accolto positivamente. La maggior parte delle osservazioni critiche riguardano la gestione in generale della viabilità nel Centro storico e in particolare si chiede l'eliminazione del traffico di attraversamento est-ovest sull'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese.

Le singole osservazioni pervenute sono riassunte nel allegato C, nel quale figurano anche le relative risposte motivate del Municipio, riguardanti il seguito dato nella definitiva proposta di variante.

## 4.3 Passi procedurali successivi

Assolti i passi procedurali precedenti e adeguati i documenti di variante e il relativo rapporto agli esiti dell'esame preliminare e della consultazione pubblica, la versione definitiva del progetto pianificatorio è sottoposta al Legislativo comunale per l'adozione, accompagnata dal relativo Messaggio municipale.

- Con l'adozione della variante il Municipio procede sollecitamente alla sua pubblicazione presso la cancelleria comunale per il periodo di trenta giorni.
- Contestualmente alla pubblicazione, il Municipio trasmette al Consiglio di Stato gli atti adottati relativi alla variante.
- Il Consiglio di Stato esamina gli atti e decide i ricorsi, approva in tutto o in parte la variante, oppure nega l'approvazione.
- Quando si imponga una modifica che coinvolga il diritto comunale, esso rinvia gli atti al Comune, affinché vi provveda entro congruo termine ripetendo la procedura di adozione per le parti da modificare.

La procedura di adozione e approvazione della variante proposta coinvolge tutti gli uffici cantonali preposti ad esprimersi nel merito.

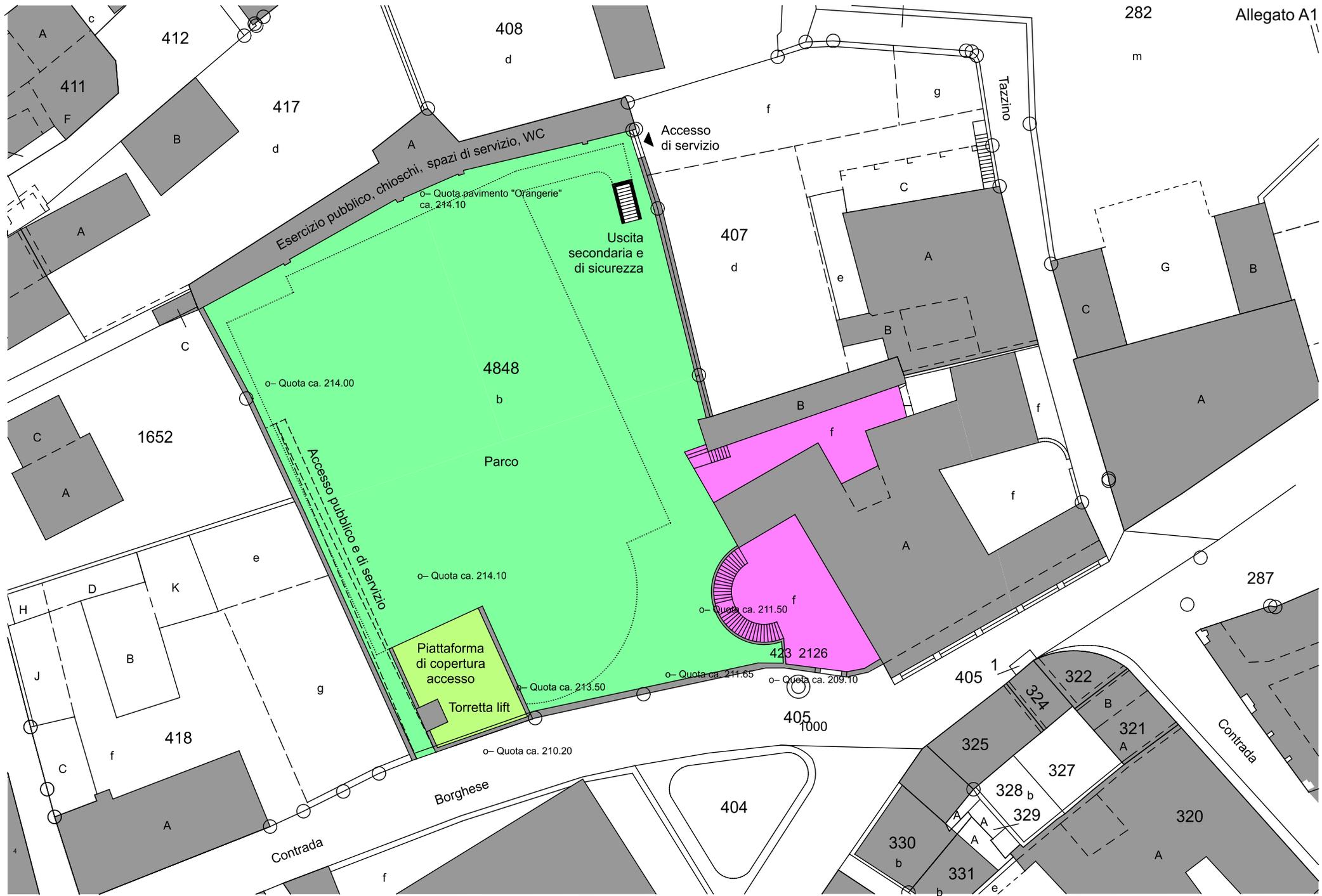
A dipendenza dello stato della procedura relativa all'aggiornamento dei PRP del Centro storico e del Centro urbano e all'istituzione della tutela dei beni culturali d'interesse comunale, la variante potrà essere integrata al momento dell'approvazione delle relative procedure, oppure crescere in giudicato in un passo successivo e poi integrata nei corrispondenti atti pianificatori.

Dr. Arch. Fabio Giacomazzi

Manno, 10 luglio 2019

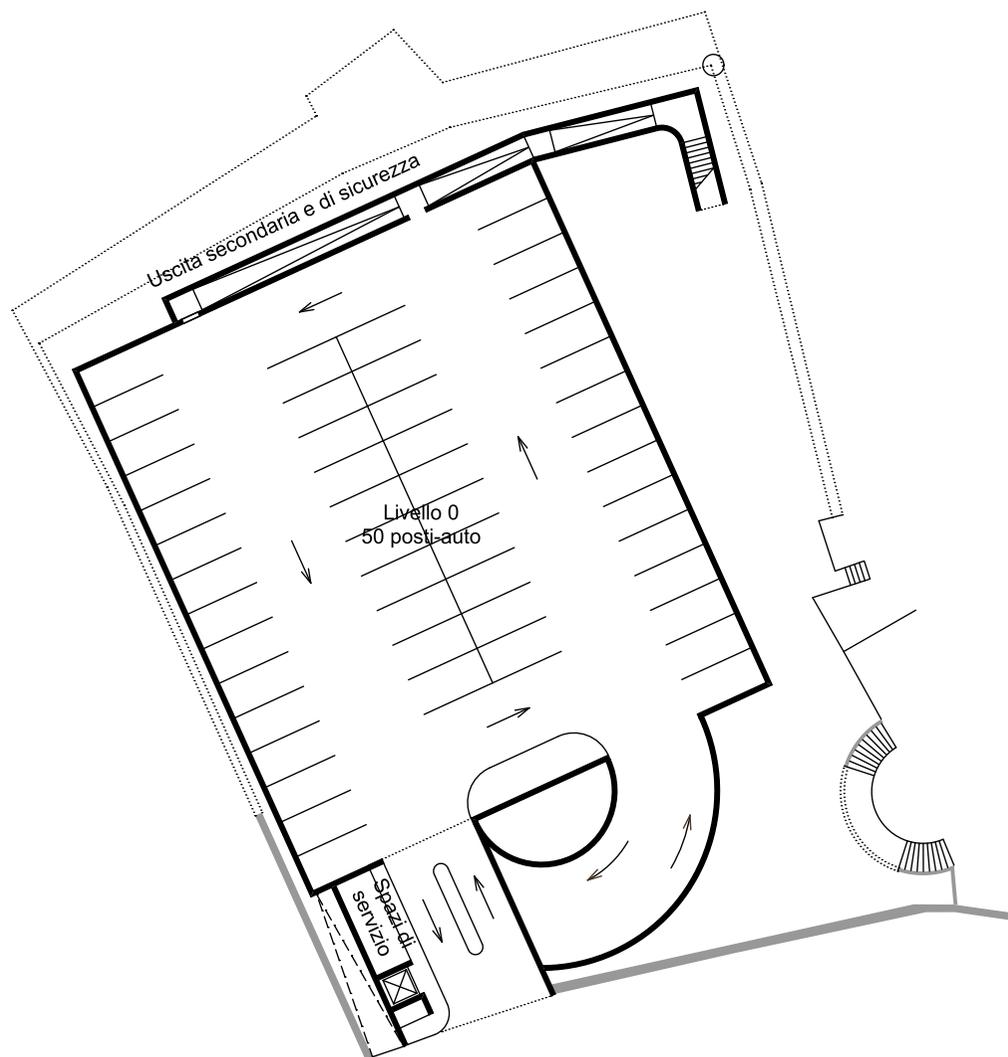


Allegati

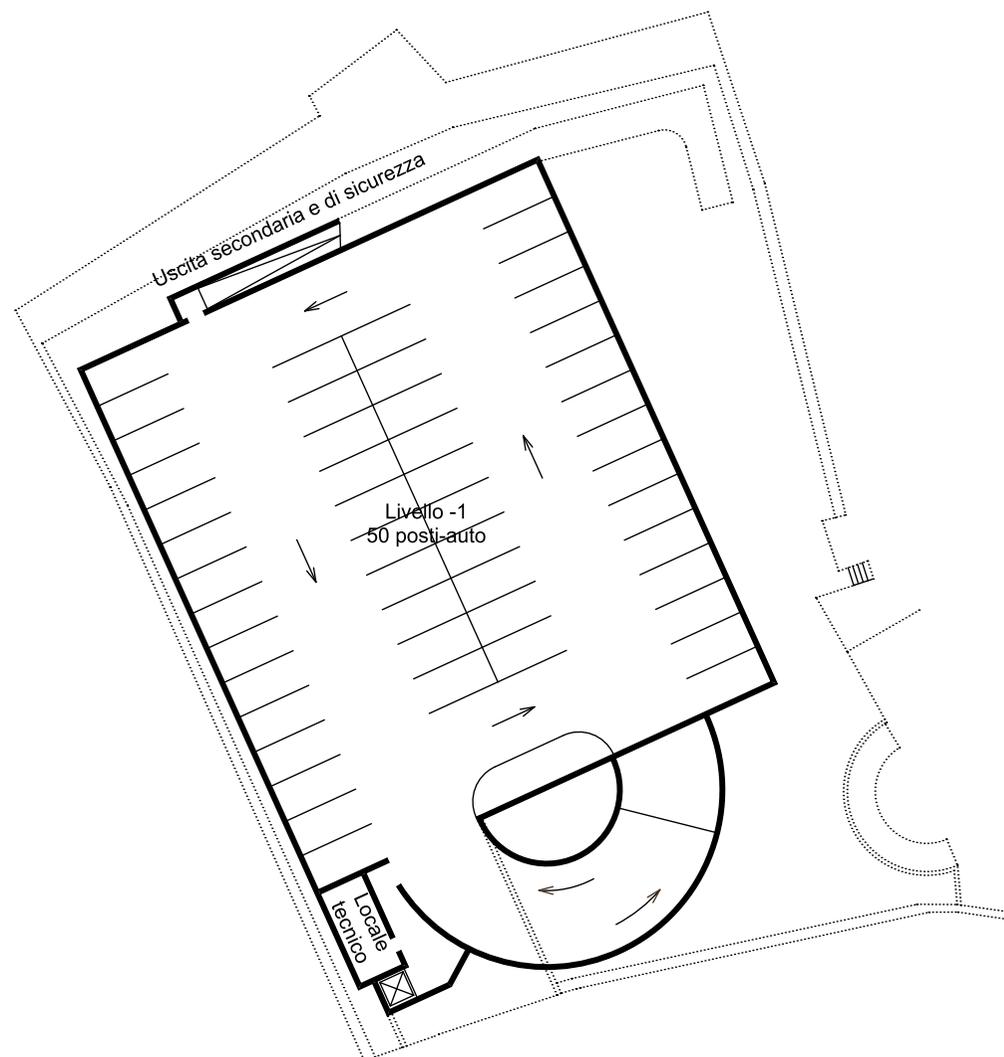


Parco Balli, Concetto di sistemazione per parco e autorimessa pubblica, scala 1:500

Autorimessa livello 0



Autorimessa livello -1



## Calcolo redditività autorimessa

Variante vendita e occupazione oraria**Ipotesi****Investimento**

Investimento	4'000'000
Durata	50 anni
Introiti da vendita	3'710'000
Investimento netto	290'000

**Ricavi**

Numero posteggi	100
di cui da vendere	53
al prezzo di fr.	70'000
di cui per sosta	47
con tariffa oraria	1.80
Grado d'occupazione	40.0%

**Costi**

Costi d'esercizio (quota parte)	1.0%
Ammortamento lineare (su netto)	2.0%
Interessi (su netto)	2.0%
Costi amministrativi (quota parte)	0.1%

**Ipotesi di conto economico**

Ricavi da abbonamenti	0
Ricavi da soste orarie	296'438
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>296'438</b>

Costi d'esercizio	-18'800
Ammortamenti	-5'800
Interessi	-5'800
Costi amministrativi	-1'880
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>-32'280</b>

<b>RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	<b>264'158</b>
------------------------------	----------------

## Variante abbonamenti e occupazione oraria

### Ipotesi

#### Investimento

Investimento	4'000'000
Durata	50 anni

#### Ricavi

Numero posteggi	100
di cui in abbonamento	53
con costo mensile	150.00
di cui per sosta	47
con tariffa oraria	1.80
Grado d'occupazione	40.0%

#### Costi

Costi d'esercizio	1.0%
Ammortamento lineare (su netto)	2.0%
Interessi (su netto)	2.0%
Costi amministrativi	0.1%

### Ipotesi di conto economico

Ricavi da abbonamenti	95'400
Ricavi da soste orarie	296'438
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>391'838</b>
Costi d'esercizio	-40'000
Ammortamenti	-80'000
Interessi	-80'000
Costi amministrativi	-4'000
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>-204'000</b>
<b>RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	<b>187'838</b>

## Prese di posizione sulle osservazioni dei privati nella pubblica informazione dal 22 ottobre al 21 novembre 2018

No.	Categoria	Osservazione/richiesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
1	Gruppo di proprietari privati	Chiudere al traffico di transito l'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese quale condizione per la realizzazione dell'autorimessa.	La chiusura al traffico di transito dell'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa. Dal punto di vista funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può quindi essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione viaria attuale. Questo non significa che in un secondo tempo, ad opera ultimata, il Municipio non possa ripensare la riorganizzazione della viabilità dell'intero comparto, se ritenuto opportuno e ponderato. Da rilevare che qualsiasi intervento di limitazione del transito veicolare che oggi attraversa la Città Vecchia dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria dell'agglomerato, su cui il flusso di transito verrà trasferito.
2.1	Privato cittadino	Lo sventramento del muro perimetrale su Contrada Borghese costituisce un depauperamento dell'arredo architettonico urbano.	Con un adeguato disegno dell'opera, che dovrà essere oggetto di un concorso di progettazione, potrà essere trovata una soluzione che relazioni adeguatamente elementi storici ed elementi contemporanei; altre soluzioni che non toccano il muro esistente rischiano di essere assai più invasive e deturpanti per lo spazio pubblico e il tessuto edificato.
2.2		La grotta in tufo andrebbe conservata.	La possibilità di conservazione della grotta, peraltro auspicata, andrà verificata in sede di progettazione dell'opera. Solo in fase di progettazione potranno essere valutate dal profilo tecnico-economico le eventuali misure atte a conservarla (configurazione dell'autorimessa in modo da non toccare l'area della grotta, inserimento di una platea e scavo sotto la grotta; smontaggio e rimontaggio). La procedura della variante pianificatoria non è la sede idonea per entrare nel merito di tali aspetti tecnico-economici; nel caso di un esito negativo di tali approfondimenti, la codificazione di un vincolo di tutela della grotta rischia di essere incompatibile con l'obiettivo della creazione dell'autorimessa.
2.3		L'orangerie potrebbe essere a rischio per lo scavo in prossimità.	La conservazione dell'orangerie, proposto come bene tutelato d'interesse locale, è fra gli obiettivi della variante. Le soluzioni per raggiungere tale obiettivo (posa di paratie e/o arretramento della struttura dell'autorimessa) saranno valutate dal profilo tecnico-economico in sede di progettazione.
2.4		Anche con la nuova autorimessa in Città Vecchia mancheranno ancora 487 posti-auto; non si dice come questo fabbisogno verrà coperto.	Il calcolo del fabbisogno dei posteggi elaborato nel 2015 per il comparto della Città Vecchia (comparto 2), indica un bilancio negativo, tra fabbisogno complessivo e disponibilità attuale, pari a -124 stalli (e non -487 come indicato dal sig. Helbling).  La nuova autorimessa sotto il Parco urbano ex-Balli (100 stalli, di cui 53 al servizio dei residenti e 47 per la clientela/visitatori) costituisce pertanto un'opportunità per sopperire, almeno in parte, alla carenza attuale.  Tale progetto non può evidentemente soddisfare tutte le esigenze di stazionamento del comparto Città Vecchia, che dovranno quindi essere ricercate in altre strutture di parcheggio di supporto già esistenti ai margini del centro città.
2.5		Costi di realizzazione non realistici.	Se ne prende atto.

No.	Categoria	Osservazione/riciesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
2.5		Incongruenze fra i diversi documenti nella determinazione del numero di posteggi per residenti e per ospiti.	<p>L'incongruenza fra i diversi documenti nella determinazione del numero di posteggi per residenti e per ospiti scaturisce dal fatto che con il suo preavviso del 01.09.2017, il Dipartimento del territorio ha imposto di rivedere il numero di parcheggi pubblici di corta durata, oggi ubicati lungo la rete viaria della Città Vecchia, da sopprimere con la realizzazione dell'autorimessa.</p> <p>Tale decisione ha di fatto modificato la proposta di riassegnazione dei 100 stalli previsti all'interno della nuova autorimessa, come presentata in sede di variante. Di fatto, allo stato attuale, il Municipio ha ritenuto la seguente assegnazione: 53 posteggi ad uso privato al servizio dei residenti; 47 posteggi ad uso pubblico al servizio dei visitatori e clientela.</p>
2.6		Lo spostamento delle linee TP su Via Luini le allontanano da Città Vecchia, obbligando ulteriormente gli abitanti e gli utenti di quest'ultima ad impiegare l'automobile.	<p>L'impostazione PALoc3 per la nuova rete TP dell'agglomerato di Locarnese prevede la riorganizzazione parziale ed il potenziamento del servizio su gomma per l'orizzonte dicembre 2020 (apertura galleria di base AlpTransit Monte Ceneri).</p> <p>L'impostazione prevede di concentrare le linee urbane su Via Luini, asse forte del TP per il centro città, ma anche di spostare la linea 3 (Lido-Orselina-Brione) lungo la direttrice Via Cappuccini-Via Borghese, quindi attraverso Città Vecchia.</p>
3.1	Gruppo Centro Storico	Introdurre il doppio senso su Via delle Corporazioni per evitare che gli utenti dei posteggi privati debbano fare il giro di Via Cittadella.	Il doppio senso su Via delle Corporazioni non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa. Dal punto di vista tecnico e funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione di viabilità attuale. Questo non significa che parallelamente alla realizzazione dell'autorimessa, o in un secondo tempo, il Municipio non possa valutare la fattibilità tecnica e opportunità dell'introduzione del doppio senso su Via delle Corporazioni per evitare che gli utenti dei posteggi privati debbano fare il giro di Via Cittadella. Sono comunque due temi con obiettivi diversi, che vanno trattati indipendentemente l'uno dall'altro.
3.2		Chiedere al traffico di transito l'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese; introdurre un contrassegno per soli residenti.	La chiusura al traffico di transito dell'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa. Dal punto di vista funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può quindi essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione viaria attuale. Questo non significa che in un secondo tempo, ad opera ultimata, il Municipio non possa ripensare la riorganizzazione della viabilità dell'intero comparto, se ritenuto opportuno e ponderato. Da rilevare che qualsiasi intervento di limitazione del transito veicolare che oggi attraversa la Città Vecchia, come pure l'eventuale introduzione di un contrassegno per soli residenti, dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria principale dell'agglomerato, su cui il flusso di transito verrà trasferito.
		Chiedere Via Cittadella al traffico almeno il pomeriggio e in determinati momenti dell'anno.	Anche in questo caso, la chiusura al transito veicolare parziale di Via Cittadella (al pomeriggio, durante determinati giorni dell'anno, ...) è una misura indipendente dalla realizzazione dell'autorimessa sotto il Parco Balli. Anche in questo caso, qualsiasi intervento di limitazione del transito veicolare sulle strade della Città Vecchia dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria adiacente, in relazione ai possibili riporti di traffico conseguenti a tale misura.

No.	Categoria	Osservazione/riciesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
3.3		Introdurre un bus elettrico a servizio di Città Vecchia	Il Municipio di Locarno, con il supporto del Dipartimento del territorio e della CIT, sta già valutando la fattibilità tecnica ed operativa di spostare la linea 3 (Lido-Orselina-Brione) lungo la direttrice Via Cappuccini-Via Borghese, quindi attraverso Città Vecchia. La scelta della tipologia di veicoli pianificata per svolgere questo servizio è di competenza delle aziende di trasporto pubblico, in questo caso della FART.
3.4		In alternativa all'autorimessa del Parco Balli, realizzare un'autorimessa fuori terra di un piano sopra il posteggio FART di Via Franzoni; costerebbe di meno.	Tale eventualità non è attualmente contemplata dalla pianificazione in vigore; manca inoltre uno studio tecnico specialistico a conferma della fattibilità e opportunità di un tale intervento. L'ubicazione del posteggio FART di Via Franzoni resta inoltre discosta e poco attrattiva per un uso privato da parte di quei residenti del comparto 2 di Città Vecchia che oggi non dispongono di stalli per lo stazionamento di lunga durata.
3.5		Realizzando dei posteggi il Comune potrebbe metterli a disposizione di privati a condizione che gli stessi recuperino i giardini di Città Vecchia oggi adibiti a posteggi privati.	Il calcolo del fabbisogno dei posteggi elaborato nel 2015 per il comparto della Città Vecchia (comparto 2), indica un bilancio negativo, tra fabbisogno complessivo e disponibilità attuale, pari a -124 stalli.  La nuova autorimessa sotto il Parco urbano ex-Balli (100 stalli, di cui 53 al servizio dei residenti e 47 per la clientela/visitatori) costituisce pertanto un'opportunità per sopperire, almeno in parte, alla carenza attuale di parcheggi, in particolare di lunga durata al servizio dei residenti che oggi non hanno sufficienti stalli.  L'opzione di condizionare la possibilità di stazionare nell'autorimessa con la soppressione di stalli privati, e recupero dei giardini di Città Vecchia, non risponde pertanto agli obiettivi del progetto ed andrebbe a peggiorare il bilancio tra domanda e offerta di parcheggi privati nel comparto.
4.1	Privato cittadino	Contrario alla pedonalizzazione; piuttosto moderazione, riduzione dei posteggi nelle contrade e chiusura al traffico di transito	Se ne prende atto.  Si ricorda che qualsiasi misura di limitazione del transito veicolare che oggi attraversa la Città Vecchia dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria principale dell'agglomerato, su cui il flusso di transito verrà trasferito.
4.2		Propone in alternativa un autostallo in Via Varenna (ex Villa Bavona)	Tale eventualità non è attualmente contemplata dalla pianificazione in vigore; manca inoltre uno studio tecnico specialistico a conferma della fattibilità e opportunità di un tale intervento.  L'ubicazione del sedime ex Villa Bavona resta inoltre discosta e poco attrattiva per un uso privato da parte di quei residenti del comparto 2 di Città Vecchia che oggi non dispongono di stalli per lo stazionamento di lunga durata.

No.	Categoria	Osservazione/richiesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
5.1	Sezione Partito Socialista (PS)	Accessi andata e ritorno solo da Est, quale condizione per la realizzazione dell'autorimessa;	<p>A livello di impostazione pianificatoria, la variante Parco Balli prevede l'accessibilità in entrata all'autorimessa sia da Est (percorrendo Contrada dei Cappuccini-Contrada Borghese), sia da Ovest (seguendo i percorsi Via Varenna-Via San Francesco e Via Castelrotto che convergono su Via Cittadella e Contrada Borghese).</p> <p>Va in effetti rilevato che la futura autorimessa è pianificata per servire il comparto di Città Vecchia per chi proviene da Ovest; in questo senso un suo accesso solo/da per Est (per esempio chiudendo Via Cittadella) implicherebbe un aggiramento del centro storico da parte dell'utenza, con tutte le conseguenze negative del caso.</p> <p>Da segnalare inoltre che un accesso veicolare solo da/per Est, quindi da/per la Contrada dei Cappuccini, oggi non risulta praticabile. In particolare, occorre rilevare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la geometria attuale di questo asse presenta lunghi tratti con calibri inferiori a 4,40 metri, dove l'eventuale l'incrocio tra veicolo leggero e veicolo pesante (auto/camion) non sarebbe garantito, anche a velocità contenute;</li> <li>• eventuali scambi veicolari a fase alternata sono pure da escludere a causa delle limitate condizioni di visibilità, dovute alla presenza di un percorso talvolta sinuoso e di edifici ubicati a bordo strada, che condizionano fortemente la percezione visiva reciproca tra veicoli;</li> <li>• da rilevare infine che la presenza di edifici e manufatti esistenti non permetterebbe l'allargamento della carreggiata per garantire una circolazione a doppio senso di marcia, conforme alle direttive tecniche VSS.</li> </ul> <p>La scelta operativa proposta con la variante Parco Balli mantiene pertanto invariate le dinamiche di spostamento attuali all'interno del comparto del nucleo storico, e persegue di fatto una strategia orientata verso la riorganizzazione a tappe e nel tempo della viabilità locale.</p> <p>Le ragioni che spingono il Municipio a voler procedere con una riorganizzazione a tappe restano condivisibili in quanto vanno a favore delle attività commerciali già presenti nel comparto del centro storico e della vitalità, attrattività e funzionalità di questa porzione particolarmente sensibile di tessuto edificato.</p>
5.2		Chiudere al traffico di transito l'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese quale condizione per la realizzazione dell'autorimessa.	<p>La chiusura al traffico di transito dell'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa.</p> <p>Dal punto di vista tecnico e funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione di viabilità attuale.</p> <p>Questo non significa che in un secondo tempo, ad opera ultimata, il Municipio non possa ripensare la riorganizzazione della viabilità dell'intero comparto, se ritenuto opportuno e ponderato.</p> <p>Da rilevare che qualsiasi intervento di limitazione del transito veicolare che oggi attraversa la Città Vecchia, come pure l'eventuale introduzione di un contrassegno per soli residenti, dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria principale dell'agglomerato, su cui il flusso di transito verrà trasferito.</p>

No.	Categoria	Osservazione/riciesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
5.3		L'acquisto di Parco Balli deve essere l'occasione per una riqualifica del Centro Storico, a favore di residenti e commercianti.	<p>Se ne prende atto.</p> <p>Resta tuttavia un'occasione e non una condizione. Nulla impedisce al Municipio di avviare parallelamente, o in un secondo tempo, una riflessione di più ampio respiro volta a verificare la sostenibilità e fattibilità di riorganizzare e riqualificare l'intero comparto.</p>
6.1	I Verdi del Locarnese	Il calcolo del fabbisogno di posteggi non tiene conto dell'obiettivo PALoc di un cambiamento del modal-split a favore del TP e della mobilità lenta e del fatto che vi sono 1'300 posteggi pubblici a 5 minuti a piedi da Città Vecchia.	<p>Il calcolo del fabbisogno di posteggi è stato elaborato nel 2015 sulla base della legge sulla sviluppo territoriale e relativo regolamento cantonale dei posteggi provati (Rcpp).</p> <p>Il Regolamento impone già l'applicazione di un fattore di riduzione per considerare gli obiettivi PALoc in relazione al modal-split a favore del TP e della mobilità lenta.</p> <p>L'esercizio è stato svolto a livello di tutto il centro città e considera pertanto le possibili sinergie tra le diverse strutture di parcheggio pubblico oggi presenti ai margini del centro storico e di Piazza Grande.</p> <p>Da rilevare che l'impostazione ritenuta ed i risultati del calcolo del fabbisogno sono stati condivisi ed approvati anche dai Servizi cantonali competenti.</p>
6.2		Chiudere al traffico di transito l'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese quale condizione per la realizzazione dell'autorimessa.	<p>La chiusura al traffico di transito dell'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa. Dal punto di vista tecnico e funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione di viabilità attuale. Questo non significa che in un secondo tempo, ad opera ultimata, il Municipio non possa ripensare la riorganizzazione della viabilità dell'intero comparto, se ritenuto opportuno e ponderato. Da rilevare che qualsiasi intervento di limitazione del transito veicolare che oggi attraversa la Città Vecchia, come pure l'eventuale introduzione di un contrassegno per soli residenti, dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria principale dell'agglomerato, su cui il flusso di transito verrà trasferito.</p> <p>Si ricorda che a livello di impostazione pianificatoria, la variante Parco Balli prevede l'accessibilità in entrata all'autorimessa sia da Est (percorrendo Contrada dei Cappuccini-Contrada Borghese), sia da Ovest (seguendo i percorsi Via Varenna-Via San Francesco e Via Castelrotto che convergono su Via Cittadella e Contrada Borghese). Tale scelta operativa mantiene invariate le dinamiche di spostamento attuali all'interno del comparto del nucleo storico, e persegue di fatto una strategia orientata verso la riorganizzazione a tappe nel tempo della viabilità locale. Le ragioni che spingono il Municipio a voler procedere con una riorganizzazione a tappe restano condivisibili in quanto vanno a favore delle attività commerciali già presenti nel comparto del centro storico e della vitalità, attrattività e funzionalità di questa porzione di tessuto edificato.</p>
6.3		Si propone l'introduzione di un servizio di bus elettrici e incentivi per chi abita in Città Vecchia e rinuncia all'auto.	<p>Il Municipio di Locarno, con il supporto del Dipartimento del territorio e della CIT, sta già valutando la fattibilità tecnica ed operativa di spostare la linea 3 (Lido-Orselina-Brione) lungo la direttrice Via Cappuccini-Via Borghese, quindi attraverso Città Vecchia. La scelta della tipologia di veicoli pianificata per svolgere questo servizio è di competenza delle aziende di trasporto pubblico, in questo caso della FART. L'opportunità di concedere incentivi per chi abita in Città Vecchia e rinuncia all'auto è una scelta politica.</p>

No.	Categoria	Osservazione/riciesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
6.4		La realizzazione dell'autorimessa sotterranea impedisce la vegetazione ad alto fusto, a detrimento del valore paesaggistico dell'area.	Dipende dalla profondità dello strato di terra sopra l'autorimessa.
6.5		Grotta e muro su Contrada Borghese sono degni di essere tutelati quali beni di interesse locale	Se ne prende atto.
7.1	Società Ticinese per l'Arte e la Natura (STAN)	La realizzazione dell'autorimessa è un male minore rispetto all'edificazione e permette di togliere posteggi dalle piazze e contrade di Città Vecchia, riqualificandole.	Se ne prende atto.
7.2		Si chiede che l'accesso veicolare e pedonale siano più discreti.	Con un adeguato disegno dell'opera, che dovrà essere oggetto di un concorso di progettazione, potrà essere trovata la soluzione più idonea nel rispetto degli elementi storici presenti.
7.3		Lo strato di terra sopra la copertura deve permettere la messa a dimora di alberi ad alto fusto.	Il profilo del terreno naturale del parco presenta un dislivello di circa m 2.50 fra il limite inferiore (al filo superiore del muro di sostegno su Contrada Borghese) e il limite superiore (ai piedi dell'orangerie). Su gran parte dell'area potrà quindi essere garantita una copertura di terra sufficiente per mettere a dimora piante ad alto fusto.  Per ragioni geometriche e statiche la struttura sotterranea dell'autorimessa dovrà inoltre mantenere una distanza di alcuni metri dal perimetro del fondo e dai muri di cinta. Anche in queste fasce non vi è alcun problema a mettere a dimora piante ad alto fusto.
7.4		D'accordo con l'attribuzione di 47 stalli di posteggio ai visitatori, in sostituzione di un numero equivalente da smantellare nelle piazze e contrade di Città Vecchia e 53 in affitto per i residenti.	Se ne prende atto.
7.5		Chiudere al traffico di transito l'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese quale condizione per la realizzazione dell'autorimessa.	La chiusura al traffico di transito dell'asse Via Cappuccini – Contrada Borghese non è una condizione tecnica necessaria alla messa in esercizio della nuova autorimessa. Dal punto di vista funzionale (gestione/conduzione del traffico), l'autorimessa non richiede una riorganizzazione della viabilità del comparto e può quindi essere realizzata con il mantenimento dell'impostazione viaria attuale. Questo non significa che in un secondo tempo, ad opera ultimata, il Municipio non possa ripensare la riorganizzazione della viabilità dell'intero comparto, se ritenuto opportuno e ponderato. Da rilevare che qualsiasi intervento di limitazione del transito veicolare che oggi attraversa la Città Vecchia dovrà essere supportato da una verifica di sostenibilità della rete viaria principale dell'agglomerato, su cui il flusso di transito verrà trasferito.

No.	Categoria	Osservazione/riciesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
8.1	Associazione Traffico e Ambiente (ATA)	Realizzazione dell'autosilo inutile, controproducente e anacronistica; i posteggi di Largo Zorzi, Piazza Casello e FART (Sant'Antonio) sono sufficienti se il miglioramento dell'offerta di TP indurrà un minor uso dell'automobile.	<p>Il calcolo del fabbisogno dei posteggi elaborato nel 2015 per il comparto della Città Vecchia (comparto 2), indica un bilancio negativo, tra fabbisogno complessivo e disponibilità attuale, pari a -124 stalli.</p> <p>La nuova autorimessa sotto il Parco urbano ex-Balli (100 stalli, di cui 53 al servizio dei residenti e 47 per la clientela/visitatori) costituisce pertanto un'opportunità per sopperire, almeno in parte, alla carenza attuale di parcheggi, in particolare di lunga durata al servizio dei residenti che oggi non hanno sufficienti stalli.</p> <p>Il calcolo del fabbisogno di posteggi è stato elaborato nel 2015 sulla base della legge sulla sviluppo territoriale e relativo regolamento cantonale dei posteggi provati (Rcpp).</p> <p>Il Regolamento impone già l'applicazione di un fattore di riduzione per considerare gli obiettivi PALoc in relazione al modal-split a favore del TP e della mobilità lenta; in particolare è già considerata la riorganizzazione e nuova offerta TP prevista dal PALoc3.</p> <p>Da rilevare che l'esercizio è stato svolto a livello di tutto il centro città e considera pertanto anche le possibili sinergie tra le diverse strutture di parcheggio pubblico oggi presenti ai margini del centro storico e di Piazza Grande.</p>
8.2		Tutta Città Vecchia andrebbe pedonalizzata.	<p>Si prende atto della suggestione.</p> <p>Essa risulta tuttavia in contrasto con la scelta operativa ritenuta dal Municipio di mantenere invariate le dinamiche di spostamento attuali all'interno del comparto del nucleo storico, e di valutare la riorganizzazione a tappe e nel tempo della viabilità locale.</p> <p>Le ragioni che spingono il Municipio a voler procedere con una valutazione a tappe restano condivisibili in quanto vanno a favore delle attività commerciali già presenti nel comparto del centro storico e della vitalità, attrattività e funzionalità di questa porzione di tessuto edificato.</p>

No.	Categoria	Osservazione/riciesta/proposta	Presenza di posizione del Municipio
9.1	Privato cittadino	Concedere l'accesso (andata e ritorno) all'autorimessa solo da Via Cappuccini bidirezionale; escludere il transito su Via Cittadella.	<p>A livello di impostazione pianificatoria, la variante Parco Balli prevede l'accessibilità in entrata all'autorimessa sia da Est (percorrendo Contrada dei Cappuccini-Contrada Borghese), sia da Ovest (seguendo i percorsi Via Varenna-Via San Francesco e Via Castelrotto che convergono su Via Cittadella e Contrada Borghese).</p> <p>Va in effetti rilevato che la futura autorimessa è pianificata per servire il comparto di Città Vecchia per chi proviene da Ovest; in questo senso un suo accesso solo/da per Est (per esempio chiudendo Via Cittadella) implicherebbe un aggiramento del centro storico da parte dell'utenza, con tutte le conseguenze negative del caso.</p> <p>Da segnalare inoltre che un accesso veicolare solo da/per Est, quindi da/per la Contrada dei Cappuccini, non oggi risulta praticabile. In particolare, occorre rilevare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la geometria attuale di questo asse presenta lunghi tratti con calibri inferiori a 4,40 metri, dove l'eventuale l'incrocio tra veicolo leggero e veicolo pesante (auto/camion) non sarebbe garantito, anche a velocità contenute;</li> <li>• eventuali scambi veicolari a fase alternata sono pure da escludere a causa delle limitate condizioni di visibilità, dovute alla presenza di un percorso talvolta sinuoso e di edifici ubicati a bordo strada, che condizionano fortemente la percezione visiva reciproca tra veicoli;</li> <li>• da rilevare infine che la presenza di edifici e manufatti esistenti non permetterebbe l'allargamento della carreggiata per garantire una circolazione a doppio senso di marcia, conforme alle direttive tecniche VSS.</li> </ul> <p>La scelta operativa proposta con la variante Parco Balli mantiene pertanto invariate le dinamiche di spostamento attuali all'interno del comparto del nucleo storico, e persegue di fatto una strategia orientata verso la riorganizzazione a tappe e nel tempo della viabilità locale.</p> <p>Le ragioni che spingono il Municipio a voler procedere con una riorganizzazione a tappe restano condivisibili in quanto vanno a favore delle attività commerciali già presenti nel comparto del centro storico e della vitalità, attrattività e funzionalità di questa porzione particolarmente sensibile di tessuto edificato.</p>
9.2		Svolta obbligatoria a sinistra su Via Franzoni all'altezza di Via Passetto per scoraggiare il traffico di transito parassitario da Muralto in direzione di Solduno / Ponte Brolla)	Si prende atto di questa suggestione, la cui fattibilità/opportunità tecnica va verificata e confermata in separata sede.
9.3		Ricostruire il "dente mancante" di Piazza Respini.	La destinazione ad un'edificazione di completamento del tessuto edificato di Città Vecchia in corrispondenza di Piazza Respini è prevista dal Piano particolareggiato del Centro Storico.
9.4		Il giardinetto al bivio Via Cittadella / Contrada Borghese contiene una "fregera" meritevole di essere tutelata.	Se ne prende atto e l'oggetto sarà esaminato nell'ambito della variante per la tutela dei beni culturali d'interesse locale.



**CITTÀ DI LOCARNO**

**CALCOLO DEL FABBISOGNO  
E STRATEGIA  
DI GESTIONE POSTEGGI  
SU SUOLO PUBBLICO**

**COMPARTO**

**02**

**CITTÀ VECCHIA**

**STUDIO SPECIALISTICO**

**RELAZIONE TECNICA**

PIANO No.	<b>956_SS-01.02</b>
SCALA	-
DIMENSIONI	A4
FILE	956_SS-01.docx
DIS. / PROG.	FGI
CONTROLLATO	FA
DATA	<b>15 novembre 2015</b>
MODIFICHE	--

VIALE PAPIO 5  
CH-6612 ASCONA  
T 091 791 12 60  
F 091 791 13 65  
INFO@ALLIEVI.CH  
WWW.ALLIEVI.CH

STUDIO D'INGEGNERIA  
**FRANCESCO ALLIEVI**  
EPFL · SIA · OTIA · SVI · VSS

## INDICE

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>2</b>
1.1. OGGETTO ED OBIETTIVI DELLO STUDIO.....	2
1.2. DEFINIZIONE DEL PERIMETRO DI STUDIO .....	3
1.3. COMPARTO CITTÀ VECCHIA .....	3
<b>2. PROCEDURA E BASI DI CALCOLO.....</b>	<b>3</b>
2.1. PROCEDURA DI STUDIO .....	3
2.2. PROCEDURA DI CALCOLO.....	4
<b>3. STATO ATTUALE PARCHEGGI .....</b>	<b>5</b>
3.1. PARCHEGGI SU SUOLO PUBBLICO.....	5
3.2. PARCHEGGI PRIVATI .....	6
<b>4. CALCOLO DEL FABBISOGNO IN POSTI-AUTO .....</b>	<b>6</b>
4.1. FABBISOGNO TEORICO CONTENUTI GENERALI (massimo di riferimento).....	6
4.2. DETERMINAZIONE DEL FABBISOGNO EFFETTIVO .....	8
<b>5. BILANCIO FABBISOGNO POSTEGGI (STATO 2015) .....</b>	<b>10</b>
5.1. TABELLA CALCOLO DEL FABBISOGNO POSTEGGI PRIVATI .....	10
5.2. CONSIDERAZIONI SPECIFICHE AL COMPARTO .....	11
5.3. APPLICAZIONE DI UN FATTORE DI PONDERAZIONE AGGIUNTIVO .....	11
<b>ALLEGATI .....</b>	<b>14</b>

# 1. INTRODUZIONE

## 1.1. OGGETTO ED OBIETTIVI DELLO STUDIO

Nel 2001 il Municipio di Locarno aveva conferito mandato allo Studio Allievi Ascona per il calcolo del fabbisogno posteggi su suolo pubblico su tutto il territorio comunale. L'esercizio proponeva la suddivisione del territorio urbano in comparti e tale approccio si è rilevato pratico e funzionale.

Tale studio, elaborato nel 2001-2002, è stato alla base della giustificazione dei nuovi posteggi su suolo pubblico realizzati negli ultimi 15 anni all'interno del perimetro della Città.

Ora, negli ultimi anni, alcuni importanti cambiamenti a livello legale e territoriale hanno di fatto modificato le dinamiche ed esigenze individuali di parcheggio; in particolare occorre rilevare:

- le nuove disposizioni per il calcolo del fabbisogno: Regolamento cantonale posteggi privati (Rccp), integrato nella Legge sullo sviluppo territoriale (LST) e relativo Regolamento (RLst) del 19.05.2015;
- le nuove necessità di parcheggio su suolo pubblico a fronte dell'importante sviluppo edilizio avvenuto negli ultimi 15 anni in alcuni comparti sensibili della Città.

Nella sua seduta del 3 marzo 2015, il Municipio di Locarno ha assegnato allo Studio Allievi Ascona il mandato per l'allestimento di uno **studio specialistico** inerente alla tematica del fabbisogno e gestione dei posteggi su suolo pubblico. **Si tratta di un aggiornamento in funzione della situazione odierna.**

La necessità di questo studio scaturisce dalla volontà politica di garantire a livello pianificatorio un'offerta di parcheggi conforme ai bisogni reali dei residenti del **territorio urbano**, come pure di chi fa capo ai servizi e alle strutture adiacenti, e di pianificare l'eventuale necessità di nuove strutture di supporto in funzione della domanda attuale in posti-auto, in vista dello sviluppo auspicato.

Lo studio si snoda in quattro moduli:

- **MODULO 1:**                               **ripresa e attualizzazione dati (2001 ► 2015)**
- **MODULO 2:**                               **calcolo del fabbisogno di posteggi per ogni comparto**
- **MODULO 3:**                               **indirizzi e strategie di gestione dei parcheggi su suolo pubblico**
- **MODULO 4:**                               **allestimento relazione tecnica ed elaborati grafici**

In conformità con quanto riconosciuto dai Servizi cantonali competenti, e con quanto di regola richiesto a livello di impostazione pianificatoria per nuove aree di parcheggio, il calcolo del fabbisogno è stato eseguito sulla base dei parametri e delle ponderazioni fornite dal Regolamento cantonale posteggi privati (Rccp, contenuto nel RLst, stato 19.05.2015), dalle NAPR e dalla norma VSS 640 281 (*Stationnement. Offre de cases en stationnement pour les voitures de tourisme*, 2013).

I risultati di questo studio forniscono una base di giudizio a sostegno delle scelte pianificatorie sul tema dei posteggi pubblici, come pure una giustificazione tecnica oggettiva ai fini di un cambiamento di destinazione e regolamentazione di parte di essi.

**Con questa documentazione il Municipio può pertanto:**

- **disporre di una "visione" dettagliata in merito allo stato attuale del bilancio domanda/offerta di parcheggi nel comparto ritenuto;**

- **beneficiare di tutti gli elementi tecnici necessari per le scelte politiche in vista del consolidamento a livello pianificatorio di eventuali nuove aree di parcheggio pubblico a supporto e complemento dell'offerta attuale.**

## 1.2. DEFINIZIONE DEL PERIMETRO DI STUDIO

Come definito a livello di impostazione del mandato, il perimetro di studio riguarda il territorio urbano. Tale perimetro riprendeva inizialmente la ripartizione in comparti stabilita durante lo studio del 2001-2002.

A seguito delle varie riunioni di coordinamento con il committente, è stata fatta una nuova ripartizione in comparto.

Il piano allegato **956\_SS-02** presenta la nuova ripartizione in comparti.

## 1.3. COMPARTO CITTÀ VECCHIA

A seguito della variante pianificatoria in corso (cf. bozza Rapporto di pianificazione, urbass, settembre 2015), **“l'intenzione del Municipio è ora quella di attribuire l'area a parco pubblico con autorimessa interrata.”** Si tratta della volontà di realizzare una autorimessa.

Tale obiettivo giustifica un nuovo approccio, specificatamente a tale progetto, in materia di calcolo del fabbisogno posteggi.

Pertanto l'operatore ha ritenuto opportuno modificare la ripartizione dei comparti, adeguando i comparti centrali in funzione del potenziale **bacino di utenza per un'eventuale nuova infrastruttura di parcheggio interrata, sotto il giardino della proprietà ex Balli, futuro parco pubblico (fondo 4'848 RFD).**

Tale comparto specifico - **COMPARTO 02 CITTÀ VECCHIA** - è rappresentato nel piano allegato **956\_SS-03.02**.

**Il presente rapporto si riferisce unicamente al comparto specifico Città Vecchia.**

## 2. PROCEDURA E BASI DI CALCOLO

### 2.1. PROCEDURA DI STUDIO

Come definito a livello di impostazione, lo studio è stato sviluppato secondo la seguente procedura:

#### 2.1.1. FASE INVESTIGATIVA

Questa prima fase è stata consacrata all'inventario delle caratteristiche d'occupazione del suolo, dei suoi contenuti (residenza, servizi, ecc.) e dell'offerta attuale in stalli di posteggio (privati e pubblici).

In particolare, è stato possibile conoscere:

- l'area di studio dal punto di vista dell'offerta attuale dei posteggi pubblici e privati; in particolare effettuando un inventario dei posti-auto pubblici e privati per ogni singolo mappale inserito nel comparto; i dati sono stati raccolti tramite aggiornamento delle tabelle di rilievo del 2001-2002, con la collaborazione dell'Ufficio tecnico comunale e alcuni sopralluoghi puntuali effettuati dallo studio;
- l'occupazione del suolo ed il suo funzionamento allo stato attuale in funzione delle singole attività (unità abitative, superfici lavorative, posti a sedere nella ristorazione, posti-letto nelle strutture ricettive, ecc.).

### 2.1.2. FASE DI DIAGNOSI

In considerazione dei dati raccolti, l'operatore ha eseguito il calcolo della domanda di posteggi privati per lo stato attuale; questo calcolo è stato eseguito sulla base dei parametri e delle normative attualmente in vigore in materia di dimensionamento e giustificazione del fabbisogno di parcheggi, in particolare sulle disposizioni del RLst (in vigore dal 19.05.2015).

Onde disporre di una visione attendibile, e considerare le specificità a livello di tessuto insediativo come pure le esigenze di stazionamento, i fattori di calcolo e di ponderazione sono stati differenziati in funzione dei singoli contenuti del comparto di studio.

La domanda di parcheggi privati è poi stata confrontata con l'offerta di parcheggi privati a disposizione. Questa valutazione ha permesso di determinare il bilancio di posteggi privati per il comparto (ossia se c'è una carenza o un eccesso di stalli di parcheggio rispetto al necessario); onde conoscere nel dettaglio le singole esigenze e disporre di una visione chiara ed esaustiva delle necessità di parcheggio, i risultati sono stati differenziati per ogni singolo mappale; il bilancio è poi stato valutato e riassunto per l'intero comparto.

### 2.1.3. FASE PIANIFICATORIA

In considerazione dei risultati del calcolo del fabbisogno e del bilancio, come pure dell'offerta di parcheggi pubblici per il comparto, l'operatore ha quindi sviluppato le basi per il consolidamento pianificatorio di nuove strutture di parcheggio.

In particolare, l'operatore ha valutato se l'offerta attuale di parcheggi pubblici è sufficiente per coprire le eventuali carenze o se occorre prevedere nuove strutture di parcheggio, intese come complemento o in sostituzione di quanto già esistente, con l'obiettivo di garantire il buon funzionamento dei contenuti attuali e futuri, sia essi residenziali sia di interesse pubblico.

## 2.2. PROCEDURA DI CALCOLO

In conformità con quanto indicato dalle normative federali, cantonali e comunali attualmente in vigore, il calcolo del fabbisogno effettivo in posteggi all'interno del comparto di studio considerato è stato suddiviso in tre parti:

1. dapprima, l'operatore ha effettuato il calcolo del fabbisogno **teorico** in posti-auto (determinazione del fabbisogno massimo di riferimento), ossia la valutazione del numero massimo di posteggi necessari per garantire il buon funzionamento di un'attività.

Per questo calcolo si considera che il 100% degli utenti utilizza l'automobile; per utenti si intende chi utilizza l'automobile; non necessariamente il numero di utenti corrisponde al numero di abitanti di un Comune (composto da persone attive, ma anche da persone anziane e bambini).

La valutazione è stata effettuata sulla base degli elementi seguenti:

- la tabella dei contenuti e dell'occupazione, allestita dall'operatore;
- i parametri e le indicazioni tecniche fornite dal RLst (stato 19.05.2015);
- i parametri e le indicazioni tecniche fornite dalla norma VSS 640 281;
- i parametri e le indicazioni tecniche fornite dalle NAPR;
- le caratteristiche specifiche del contesto insediativo;
- i parametri specifici per le variegate attività, in considerazione della loro specificità e sulla base dell'analisi dettagliata del loro funzionamento.

In particolare, il tipo di contenuto (SUL appartamenti, n° posti a sedere dei ristoranti, ...) viene moltiplicato con il rispettivo parametro di calcolo fornito dalle norme o valutato per il caso specifico; il saldo rappresenta il fabbisogno teorico in posteggi, ossia il numero di posti-auto necessario per soddisfare il bisogno del relativo contenuto.

2. In seguito, si è proceduto al calcolo del fabbisogno **effettivo** in posti-auto, applicando un fattore di ponderazione al calcolo teorico, questo nell'intento di considerare gli eventi seguenti:
  - la presenza di più attività con orari di frequenza differenti sull'arco della giornata;
  - la presenza di aree di parcheggio pubblico disponibili nelle immediate vicinanze;
  - la possibilità di utilizzo dei trasporti pubblici, in funzione del loro livello di qualità;
  - la possibilità di sostituzione del veicolo privato con la marcia a piedi o la bicicletta;
  - il funzionamento ed il contesto specifico di ogni singolo comparto considerato.

Il calcolo del fabbisogno teorico ed effettivo in posti-auto è stato effettuato per l'**orizzonte stato attuale**, sulla base dei contenuti e delle attività presenti in ogni singolo mappale, e raggruppato a livello di comparto come definito in precedenza.

3. Infine, per ogni singolo mappale è pure stato rilevato in loco il numero di posteggi privati attualmente a disposizione, come pure l'offerta in parcheggi pubblici (in caso di sedimi di proprietà comunale). Questi dati, confrontati con il fabbisogno effettivo di parcheggi per ogni singolo mappale, permettono di definire il relativo **bilancio** tra domanda e offerta.

Sulla base dei dati precedenti, l'operatore ha calcolato il bilancio effettivo medio del comparto in condizioni normali; **occorre sottolineare che questo dato fornisce un'indicazione attendibile in merito alla carenza o all'eccesso di posteggi in condizioni normali di mobilità, senza eventi particolari o manifestazioni di forte richiamo.**

Questo calcolo è stato effettuato per la situazione attuale (orizzonte settembre 2015).

**L'impostazione e la struttura del documento (il calcolo è stato effettuato su supporto informatico e considerando ogni singolo mappale incluso nel comparto di studio) permetterà in futuro un aggiornamento costante della situazione in funzione di nuove edificazioni o modifiche degli insediamenti e contenuti attuali. In questo senso il documento può essere inteso come strumento dinamico, da attualizzare in funzione degli eventi, quale riflesso costante della situazione reale.**

### 3. STATO ATTUALE PARCHEGGI

L'operatore ha eseguito un monitoraggio della situazione attuale del comparto Città Vecchia (settembre 2015).

*Il piano **790\_SS-03.02** (rilievo posteggi e calcolo del fabbisogno) illustra nel dettaglio l'ubicazione attuale dei parcheggi su suolo pubblico e privati presenti all'interno del comparto di studio.*

#### 3.1. PARCHEGGI SU SUOLO PUBBLICO

All'interno del comparto di studio **Città Vecchia** sono stati monitorati complessivamente **71 posteggi su suolo pubblico**, così ubicati:

- **4 stalli** sul mappale 287 RFD (Piazzetta Morettini, di fronte alla Biblioteca cantonale di Locarno);
- **7 stalli** sul mappale 298 RFD (Via Torretta);
- **3 stalli** sul mappale 357 RFD (Via Cittadella);
- **10 stalli** sul mappale 387 RFD (Piazzetta Respini);

- **8 stalli** sul mappale 395 RFD (Piazzetta dei Riformati);
- **9 stalli** sul mappale 405 RFD (Via Borghese);
- **14 stalli** sul mappale 555 RFD (Piazzetta Arcioni);
- **2 stalli** sul mappale 617 RFD (Via San Francesco);
- **3 stalli** sul mappale 629 RFD (Via Castelrotto);
- **2 stalli** sul mappale 1'623 RFD (Via delle Corporazioni);
- **9 stalli** sul mappale 3'785 RFD (Piazzetta De' Capitani).

**TOTALE: 71 stalli** (nel comparto Città Vecchia)

### 3.2. PARCHEGGI PRIVATI

Complessivamente all'interno del comparto **Città Vecchia** sono stati censiti **198 stalli privati**. Possiamo distinguere tra stalli ad uso residenziale e stalli ad uso non residenziale (es. uffici, commerci):

- STALLI AD USO RESIDENZIALE: **150 stalli**
- STALLI AD USO NON RESIDENZIALE: **48 stalli**

## 4. CALCOLO DEL FABBISOGNO IN POSTI-AUTO

Sulla base del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLst), Art. 51-62: "Regolamento cantonale posteggi privati" (Rcpp) del 19.05.2015, **la Città di Locarno figura tra i Comuni soggetti all'applicazione di tale Regolamento. Si applicano pertanto i parametri contenuti nel Rcpp, nelle NAPR e i parametri forniti dalle norme VSS in materia.**

### 4.1. FABBISOGNO TEORICO CONTENUTI GENERALI (massimo di riferimento)

Il fabbisogno massimo di riferimento corrisponde al fabbisogno teorico di posteggi di un edificio o di un impianto, tenuto conto dei suoi contenuti, se fossero raggiungibili unicamente con i trasporti individuali privati (automobile). Esso tiene già adeguatamente conto della parte di utenti non motorizzati (pedoni), di ciclisti e di ciclomotoristi. Si tratta di valori teorici di riferimento che potrebbero essere ridotti in presenza di un servizio di trasporto pubblico o in caso di problemi ambientali o di traffico. La tabella seguente riporta i parametri considerati per il calcolo (cf. pagina seguente):

Riferimento	Contenuto	Dati rilevati	Formule di calcolo		
NAPR, Art. 32	Contenuti residenziali	NA [n°] (numero di appartamenti per mappale)	FMR = Y x NA	Y	
			appartamenti (SUL > 100 mq)	2.0	posteggi / appartamento
			appartamenti (SUL ≤ 100 mq)	1.0	posteggio / appartamento
Rccp, Art. 54 (19.05.2015)	Contenuti amministrativi	SUL [mq] (Superficie Utile Lorda)	FMR = 2.5 / 100	2.5	posteggi / 100 mq SUL
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Studio medico - dentistico	SUL [mq] (Superficie Utile Lorda)	FMR = 3.0 / 100	3.0	posteggi / 100 mq SUL
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Servizi con clientela numerosa (es. parrucchiere - agenzia viaggi - banca - posta ...)	SUL [mq] (Superficie Utile Lorda)	FMR = 3.0 / 100	3.0	posteggi / 100 mq SUL
Rccp, Art. 53 (19.05.2015)	Contenuti industriali e artigianali Officine / aree di produzione / laboratori Garage: esclusi posti per auto non immat. o in ripar.	PL [n°] (Posti di lavoro) SUL [mq] (Superficie Utile Lorda)	FMR = 0.6 / PL oppure: FMR = 1 / 100	0.6 1.0	posteggi / posto di lavoro oppure: posteggio / 100 mq SUL
Formulario calcolo DC DT/SM - 19.05.2015	Depositi	SUL [mq]	FMR = 0.11 / 100	0.11	posteggi / 100 mq SUL
Rccp, Art. 55 (19.05.2015)	Contenuti commerciali	Negozi singoli SUL [mq]			
		< 500 m2	FMR = 4 / 100	4.0	posteggi / 100 mq SUL
	Generi NON alimentari	500 - 5'000 mq	FMR = 4 / 100	4.0	posteggi / 100 mq SUL
	Generi alimentari	500 - 5'000 mq	FMR = 8 / 100	8.0	posteggi / 100 mq SUL
		> 5'000 mq	Necessità studio specifico		
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Ristorazione Posti a sedere (interni o esterni)	PS [n°] (numero posti a sedere)	FMR = 0.2 / PS	0.2	posteggi / numero posti a sedere
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Albergo - pensione	Letti [n°] (numero posti letto)	FMR = 0.5 / letto	0.5	posteggi / posto letto
	ostello della gioventù	Letti [n°] (numero posti letto)	FMR = 0.1 / letto	0.1	posteggi / posto letto
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Asilo nido Scuola dell'infanzia Scuola elementare Scuola media	Classi [n°] (numero di classi)	FMR = 1.2 / classe	1.2	posteggi / classe
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Liceo	Classi [n°] (numero di classi) + studenti > 18 anni (numero studenti)	FMR = 1.0 / classe + 0.1 / 10 studenti (>18 anni)	1.0 0.1	posteggi / classe posteggi / 10 studenti (>18 anni)
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Scuola professionale	Studenti [n°] (numero di studenti)	FMR = 0.3 / studente	0.3	posteggi / studente
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	SUPSI / Corsi per adulti	Studenti [n°] (numero di studenti)	FMR = 0.4 / studente	0.4	posteggi / studente
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Piccolo ospedale - clinica	Letti [n°] (numero posti letto)	FMR = 1.5 x letti	1.5	posteggi / posto letto
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Casa anziani - sanatorio	Letti [n°] (numero posti letto)	FMR = 0.8 x letti	0.8	posteggi / posto letto
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Luogo di culto	PS [n°] (numero posti a sedere)	FMR = 0.1 / PS	0.1	posteggi / numero posti a sedere
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Cimitero	Sup Cim [mq] (superficie cimitero)	FMR = 0.1 / 100	0.1	posteggi / 100 mq Sup Cim
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Stadio	Spettatori [n°] (numero spettatori)	FMR = 0.15 / spettatore	0.15	posteggi / spettatore
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Campo sportivo	Sup Campo [mq] (superficie campo) + Spettatori [n°] (numero spettatori)	FMR = 0.4 / 100 + 0.1 / spettatore	0.4 0.1	posteggi / 100 mq Sup Campo posteggi / spettatore
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Palestra scolastica	Sup Sala [mq] (Superficie sala) + Spettatori [n°] (numero spettatori)	FMR = 2.0 / 100 + 0.1 / spettatore	2.0 0.1	posteggi / 100 mq Sup Sala posteggi / spettatore
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Sala fitness	Armadietti [n°] (numero armadietti)	FMR = 0.3 / armadietto	0.3	posteggi / armadietto
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Tennis	Campi [n°] (numero campi) + Spettatori [n°] (numero spettatori)	FMR = 2.0 / campo + 0.1 / spettatore	2.0 0.1	posteggi / campo da tennis posteggi / spettatore
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Lido - piscina all'aperto / spiaggia	Sup Mapp [mq] (Superficie mappale)	FMR = 0.4 / 100	0.4	posteggi / 100 mq mappale
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Piscina coperta	Armadietti [n°] (numero armadietti) + Spettatori [n°] (numero spettatori)	FMR = 0.2 / armadietto + 0.1 / spettatore	0.2 0.1	posteggi / armadietto posteggi / spettatore
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Percorso Vita	Struttura [n°] (Percorso Vita)	FMR = 5.0 / struttura	5.0	posteggi / struttura
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Minigolf	Struttura [n°] (minigolf)	FMR = 6.0 / struttura	6.0	posteggi / struttura
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Sala riunioni - conferenze	PS [n°] (numero posti a sedere)	FMR = 0.12 x PS	0.12	posteggi / numero posti a sedere
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Museo - galleria - biblioteca	SUL [mq] (Superficie Utile Lorda)	FMR = 1.0 / 100	1.0	posteggio / 100 mq SUL
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Teatro - sala concerti - cinema	PS [n°] (numero posti a sedere)	FMR = 0.2 x PS	0.2	posteggi / numero posti a sedere
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Discoteca	Sup Pista [mq] (Superficie pista)	FMR = 0.3 x 100 oppure: FMR = 0.3 / PS	0.3 0.3	posteggi / 100 mq Sup Pista oppure: posteggi / posti a sedere
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Casinò	PS [n°] (numero posti a sedere)	FMR = 0.3 x PS	0.3	posteggi / numero posti a sedere
VSS 640 281, tab. 1 (12.2013)	Porto	Attracchi [n°] (numero attracchi)	FMR = 0.3 / attracco	0.3	posteggi / attracco

Tabella 1: Parametri di calcolo per la determinazione del fabbisogno teorico di posteggi per i contenuti generali

In particolare, nel caso concreto, sono stati considerati i seguenti parametri di calcolo:

- **contenuti residenziali:** il fabbisogno massimo in posteggi (fabbisogno teorico) di riferimento secondo le norme VSS, prevede di regola 1 posto-auto per 100 mq di SUL, ed almeno 1 posteggio per ogni appartamento considerato. Secondo le NAPR, è da prevedere un parcheggio ogni 100 mq SUL, ciò significa che , ad esempio, un appartamento di 120 mq necessita di 2 posteggi. Siccome il comparto è nel nucleo storico, ed è già molto complicato realizzare posteggi, l'operatore parte dal presupposto che vi sia necessità di 1 solo parcheggio. Tale regola viene solitamente impiegata in contesti analoghi.
- **contenuti commerciali:** il fabbisogno massimo di riferimento (fabbisogno teorico) si basa sulla superficie utile lorda (SUL) e non sulla superficie di vendita (SV); tenuto conto che mediamente la superficie di vendita corrisponde a ca. l'80% della SUL. Questa scelta è giustificata dal fatto che la superficie di vendita (superficie effettiva a disposizione per la vendita, esposizione dei prodotti e di accoglienza) è molto spesso non ancora conosciuta con precisione al momento della domanda di costruzione. In considerazione di più recenti esperienze di domande di costruzione con frequenti cambiamenti di destinazione successivi, si ritiene opportuno introdurre una suddivisione semplificata rispetto alla norma VSS; in particolare, fino ad una dimensione di 500 m<sup>2</sup> di SUL si rinuncia alla suddivisione per tipo di clientela a favore di un unico parametro;
- **contenuti industriali e artigianali:** il fabbisogno massimo di riferimento (fabbisogno teorico) in posteggi può essere stabilito, secondo il Rcpp, sia in base alla SUL occupata (1 posteggio / 100 m<sup>2</sup> SUL), sia in considerazione dei posti di lavoro (0.6 posteggi / posto di lavoro); è determinante il calcolo che conduce al numero di posteggi più elevato;
- **contenuti amministrativi:** sempre in base al Rcpp, il fabbisogno massimo di riferimento (fabbisogno teorico) è stabilito in base alla superficie utile lorda (SUL) e considera 2.5 posteggi / 100 m<sup>2</sup> SUL; nel caso di contenuti diversi nella stessa edificazione o impianto deve essere considerata la sovrapposizione d'uso dei posteggi da parte della clientela; occorre in pratica valutare la percentuale di clienti che può visitare più contenuti utilizzando 1 solo posteggio;
- **ristorazione:** il fabbisogno massimo di riferimento (fabbisogno teorico) in posteggi considera i posti a sedere a disposizione; la norma VSS 640 281 indica che occorre prevedere 0.2 posti-auto ogni posto a sedere (vale a dire 2 posti-auto ogni 10 posti a sedere);
- **settore alberghiero:** il fabbisogno massimo di riferimento (fabbisogno teorico) in posteggi considera i posti a sedere a disposizione; la norma VSS 640 281 indica che occorre prevedere 0.5 posti-auto ogni letto.

**Infine, per quanto attiene al fabbisogno massimo di riferimento (fabbisogno teorico) in posteggi per contenuti diversi (biblioteca, chiesa, ecc.), l'operatore ha considerato le direttive specifiche emanate dalle norme VSS sulla base dell'analisi di esempi simili in altre località della Svizzera (VSS 640 281).**

## 4.2. DETERMINAZIONE DEL FABBISOGNO EFFETTIVO

Il numero effettivo di posteggi necessari è di regola determinato applicando al fabbisogno massimo di riferimento un **fattore di ponderazione**; tale fattore considera la possibilità di utilizzare un mezzo di trasporto alternativo al veicolo privato, quale il trasporto pubblico, la marcia a piedi o l'uso della bicicletta.

I limiti e le modalità di applicazione di tale fattore sono contemplati nella norma VSS 640 281 come pure nel Regolamento cantonale sui posteggi privati (Rcpp).

**In considerazione del fatto che, in base alla lista dei Comuni (cf. RLst, Art. 51 e Allegato 1), la Città di Locarno è soggetta al Regolamento cantonale posteggi privati. Al calcolo teorico del fabbisogno di posteggi è necessario applicare un fattore di ponderazione, dovuto alla presenza di un servizio di trasporto pubblico regolare, ovvero a un fattore di riduzione del numero di posteggi necessari.**

#### 4.2.1. CONTENUTI RESIDENZIALI

Per il calcolo del fattore di ponderazione delle abitazioni (contenuti residenziali), l'operatore ha ritenuto un **fattore di ponderazione del 100%**; in sostanza per questa tipologia di contenuti il fabbisogno effettivo equivale al fabbisogno teorico.

La scelta di non applicare un fattore di riduzione è giustificata dal fatto che lo stato attuale del servizio pubblico offerto a chi risiede od esercita un'attività all'esterno del Comune può essere considerato unicamente come complementare all'utilizzo del mezzo privato. Si tratta di una situazione analoga a tutte le località presenti nel Cantone Ticino e pertanto così considerata anche a livello di Regolamento cantonale dei posteggi privati.

#### 4.2.2. CONTENUTI NON RESIDENZIALI

Per la determinazione del fattore di ponderazione per i contenuti **non** residenziali l'operatore si è basato sui parametri indicati dal Regolamento cantonale dei posteggi privati (RLst, Art. 51-62).

**Definizione del livello di qualità del trasporto pubblico (Art. 59): per la definizione del livello di qualità si fa riferimento all'offerta di servizio TP attuale (ottobre 2015).**

La qualità del servizio di trasporto pubblico a disposizione di un edificio o di una zona è classificata in livelli da A a C, in base alla raggiungibilità e alla categoria della fermata, secondo la tabella seguente:

Categoria di fermata	Raggiungibilità della fermata (distanza in metri)	
	fino a 500 m	500 -1'000 m
I	A	B
II	B	C
III	C	-

Tabella 2: Definizione del livello di qualità del trasporto pubblico in base all'offerta attuale (ottobre 2015)

**La tabella che segue esprime il numero di posteggi necessari in percentuale rispetto al fabbisogno massimo di riferimento (Art. 60)**

La tabella seguente determina il fabbisogno di posteggi massimo di riferimento.

Livello di qualità del servizio trasporto pubblico	Posteggi necessari / fabbisogno massimo di riferimento
A	35 – 50%
B	50 – 70 %
C	70 – 100 %

Tabella 3: Definizione del fabbisogno di posteggi massimo di riferimento (fattore di riduzione)

**In conclusione, dalle tabelle precedenti si evince che:**

- il fattore di ponderazione per i contenuti **non** residenziali calcolato sulla base delle indicazioni del Rcpp si situa tra il 50% e il 70%.

**Nel caso specifico, tenuto conto delle peculiarità insediative della città vecchia di Locarno, ed ai fini del calcolo, per i contenuti non residenziali l'operatore ha ritenuto giustificato applicare un fattore di ponderazione del 50%, in considerazione della qualità del servizio di trasporto pubblico oggi offerto (in particolare le linee urbane FART, linea 1 e linea 7, come pure la prossimità alla stazione FFS/FART di Locarno-Muralto).**

### 4.2.3. CONSIDERAZIONI FINALI

La tabella seguente riassume nel dettaglio i fattori di ponderazione ritenuti per il presente studio:

Contenuti	Fattore di ponderazione
Contenuti residenziali	100%
Contenuti non residenziali	50%

Tabella 4: tabella riassuntiva dei fattori di ponderazione considerati per il progetto

Il piano n. 956\_SS-03.02 illustra nel dettaglio i risultati del calcolo del fabbisogno per lo stato attuale, settembre 2015 all'interno del comparto di studio.

Le schede di calcolo allegate illustrano nel dettaglio il fabbisogno di ogni singolo mappale incluso nel comparto di studio.

## 5. BILANCIO FABBISOGNO POSTEGGI (stato 2015)

Le tabelle seguenti illustrano i risultati del bilancio di posteggi (domanda/offerta) per il comparto considerato dallo studio e per l'orizzonte di riferimento attuale; i singoli risultati del calcolo sono pure riportati in dettaglio nelle schede allegate al presente documento.

### 5.1. TABELLA CALCOLO DEL FABBISOGNO POSTEGGI PRIVATI

	Offerta posteggi privati	Fabbisogno effettivo posteggi privati	BILANCIO OFFERTA POSTEGGI PRIVATI	POSTEGGI SU SUOLO PUBBLICO	BILANCIO POSTEGGI PRIVATI / PUBBLICI
<b>COMPARTO CITTÀ VECCHIA</b>	<b>198</b>	<b>785</b>	<b>-587</b>	<b>71</b>	<b>-516</b>

Tabella 5: tabella riassuntiva del fabbisogno attuale di posteggi per il comparto considerato

Ai fini dello studio, per il comparto in oggetto, è interessante segnalare quanto segue:

- complessivamente, il comparto di studio offre attualmente **269 stalli** di parcheggio, di cui **198 privati** e **71 su suolo pubblico**;
- il fabbisogno effettivo di parcheggi per garantire il buon funzionamento dei contenuti attuali (orizzonte settembre 2015) è valutato in 785 stalli;
- da questi dati si evince che globalmente, e in condizioni normali di mobilità, la sola offerta di parcheggi privati presenti oggi sul territorio (198 unità) non è sufficiente per soddisfare il fabbisogno; in questo senso il bilancio tra domanda ed offerta di posteggi privati è negativo (carezza pari a -587 posti-auto);
- in condizioni normali, ossia ad eccezione di eventi, la domanda attuale non può pertanto essere soddisfatta nemmeno facendo ricorso alla disponibilità dei 71 posteggi su suolo pubblico ubicati nel comparto;
- considerando tale offerta, il bilancio globale permane sensibilmente negativo, pari a - 516 unità.

## 5.2. CONSIDERAZIONI SPECIFICHE AL COMPARTO

Un'applicazione delle norme VSS va calibrata alle caratteristiche urbanistiche del comparto, in quanto malgrado questo ammanco di posteggi (secondo le norme) il comparto "funziona" la città vecchia rimane un quartiere ambito, molto attrattivo e dinamico.

Vi sono inoltre i seguenti fattori da tenere presente:

**Il tasso di motorizzazione di Locarno è tra i più bassi in Ticino:**

**Ticino: 62.9%**  
**Lugano: 60.8%**  
**Bellinzona: 59.5%**

**Locarno 48.3%**

Fonte: *Annuario statistico ticinese* (edizione 2015)

Nelle immediate vicinanze della città vecchia vi sono inoltre tre grandi possibilità di parcheggio, a breve / lunga durata:

■ <b>autosilo Centro-Castello</b> , mappale 5'779 RFD (Via R. Simen / Via della Morettina)	<b>357 posti-auto</b>
■ <b>autosilo Largo Zorzi</b> , mappale 5'530 RFD (Via G. Cattori / Largo F. Zorzi)	<b>385 posti-auto</b>
■ <b>parcheeggio FART-S. Antonio</b> , mappale 5'686-2'333 RFD (Via A. Franzoni)	<b>130 posti-auto</b>
■ <b>parcheeggio privato</b> , mappale 191 RFD (Via della Pace)	<b>70 posti-auto</b>
■ <b>parcheeggio comunale</b> , mappale 1'643 RFD (retro chiesa S. Antonio, Via L. Appiani)	<b>44 posti-auto</b>
■ <b>parcheeggio comunale</b> , mappale 113 RFD (Via B. Luini / Via V Vela)	<b>35 posti-auto</b>
<b>TOTALE:</b>	<b><u>1'021 posti-auto</u></b>

Tali parcheggi sono a beneficio dell'utenza di un numero maggiore di utenti rispetto a quanto risulta dal solo comparto Città Vecchia (es. utenti e collaboratori Ospedale La Carità, grandi magazzini e negozi in Piazza Grande, ufficio postale, banche e altri servizi, ristoranti, pensioni-alberghi, Teatro e casinò di Locarno, ecc.). Tuttavia l'utenza del comparto Città Vecchia può usufruire di tali parcheggi, riducendo dunque il fabbisogno nel comparto specifico, data la breve distanza a piedi.

**In sostanza, trattandosi di un comparto particolare (nucleo) e a seguito del tasso di motorizzazione particolarmente basso di Locarno rispetto alle altre città del Cantone e rispetto alla media cantonale, come pure a seguito della presenza di oltre 900 posti-auto nei dintorni del comparto, si propone di applicare un ulteriore fattore di ponderazione "volontario" per ridurre il fabbisogno di posteggi. In effetti, anche senza soddisfare il sensibile ammanco di posteggi secondo le norme, la città vecchia di Locarno è un quartiere attrattivo.**

## 5.3. APPLICAZIONE DI UN FATTORE DI PONDERAZIONE AGGIUNTIVO

Come indicato precedentemente, si propone di applicare un fattore di ponderazione "volontario", tenendo conto del contesto particolare della città vecchia.

**Il fattore di ponderazione applicato è pari al 50%, ciò significa che se applicato al fabbisogno ottenuto secondo le norme, tale fabbisogno si riduce della metà, e meglio:**

La tabella seguente presenta il calcolo del fabbisogno di posteggi applicando un ulteriore fattore "volontario" del 50% (fattore di ponderazione):

	Offerta posteggi privati	Fabbisogno effettivo posteggi privati	Fabbisogno contenuti residenziali	Fabbisogno contenuti NON residenziali	BILANCIO OFFERTA POSTEGGI PRIVATI	POSTEGGI SU SUOLO PUBBLICO	BILANCIO POSTEGGI PRIVATI / PUBBLICI
<b>COMPARTO 02 CITTÀ VECCHIA</b>	<b>198</b>	<b>393</b>	<b>241</b>	<b>152</b>	<b>-195</b>	<b>71</b>	<b>-124</b>
<b>CON FATTORE DI RIDUZIONE VOLONTARIO</b>							

Tabella 6: tabella riassuntiva del fabbisogno attuale di posteggi per il comparto, con fattore di riduzione aggiuntivo

Ai fini dello studio, per il comparto in oggetto, è interessante segnalare quanto segue:

- complessivamente, il comparto di studio offre attualmente **269 stalli** di parcheggio, di cui **198 privati** e **71 su suolo pubblico**;
- il **fabbisogno effettivo** di parcheggi per garantire il buon funzionamento dei contenuti attuali (orizzonte settembre 2015) è valutato in **393 stalli**; di questi stalli, **241 unità sono a destinazione dei contenuti residenziali**, **152 unità dei contenuti non residenziali** (uffici, commerci, ...). Il rapporto è dunque di ca. **60% a destinazione della residenza**, ca. **40% a destinazione degli altri contenuti** (servizi, negozi, ...).
- da questi dati si evince che globalmente, e in condizioni normali di mobilità, la sola offerta di parcheggi privati presenti oggi sul territorio (198 unità) non è sufficiente per soddisfare il fabbisogno; in questo senso il bilancio tra domanda ed offerta di posteggi privati è negativo (carezza pari a -195 posti-auto);
- in condizioni normali, ossia ad eccezione di eventi, la domanda attuale non può pertanto essere soddisfatta nemmeno facendo ricorso alla disponibilità dei 71 posteggi su suolo pubblico ubicati nel comparto;
- applicando un fattore di riduzione volontario aggiuntivo considerando le peculiarità del comparto (v. sopra) il bilancio, seppure sempre negativo, scende a -124 posti-auto;
- nel caso in cui il committente intendesse eliminare parte dei 71 posteggi su suolo pubblico presenti nel comparto, il fabbisogno sarà maggiore ( $124 + 71 = 195$ ). Tuttavia, come indicato nel rapporto, la disponibilità di oltre 1'000 posteggi nelle immediate vicinanze (2 autosili e 4 aree di posteggio in superficie) garantisce comunque una buona accessibilità al comparto Città Vecchia. La disponibilità di 100 stalli supplementari nella futura autorimessa permette di migliorare la situazione attuale (+ 29 stalli rispetto alla situazione odierna).

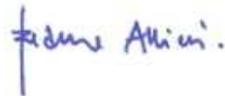
**La proposta di realizzazione di un'autorimessa della capacità di ca. 100 posti-auto a beneficio del comparto, può essere una soluzione per soddisfare questo ammanco di posteggi in Città Vecchia che è tipico, lo ricordiamo, di un contesto di nucleo tradizionale.**

**Considerato il rapporto dell'uso dei posteggi privati determinato in precedenza, secondo il quale il 60% dei posteggi privati disponibili è ad uso residenziale, mentre il 40% rimanente è ad uso non residenziale (servizi, commerci, ...), si evince che su 100 nuovi posteggi:**

- **60 posteggi sono idealmente da riservare alla residenza (su abbonamento);**
- **40 posteggi possono essere messi a disposizione dell'utenza dei servizi e dei commerci della Città Vecchia, ovvero posteggi a pagamento a breve durata (a rotazione).**

**A complemento dei posti-auto per autovetture private, le possibilità di parcheggio per biciclette andrebbero realizzate o aumentate (ad es. presso la biblioteca cantonale, nelle piazzette, presso la SUPSI, ecc.), poiché la Città Vecchia è un comparto che da sempre ben si presta agli spostamenti in bicicletta e a piedi. Con tale misura si aumenta l'attrattività e la qualità di vita del comparto.**

STUDIO D'INGEGNERIA  
FRANCESCO ALLIEVI  
ASCONA



Ascona, 15 novembre 2015

**ALLEGATI**









## CITTÀ DI LOCARNO

### CALCOLO DEL FABBISOGNO POSTEGGI SU SUOLO PUBBLICO

#### STUDIO SPECIALISTICO

#### AGGIORNAMENTO 2015

### COMPARTO 02

### CITTÀ VECCHIA

STUDIO D'INGEGNERIA  
**FRANCESCO ALLIEVI**  
EPFL - SIA - OTIA - SVI - VSS

## LEGENDA

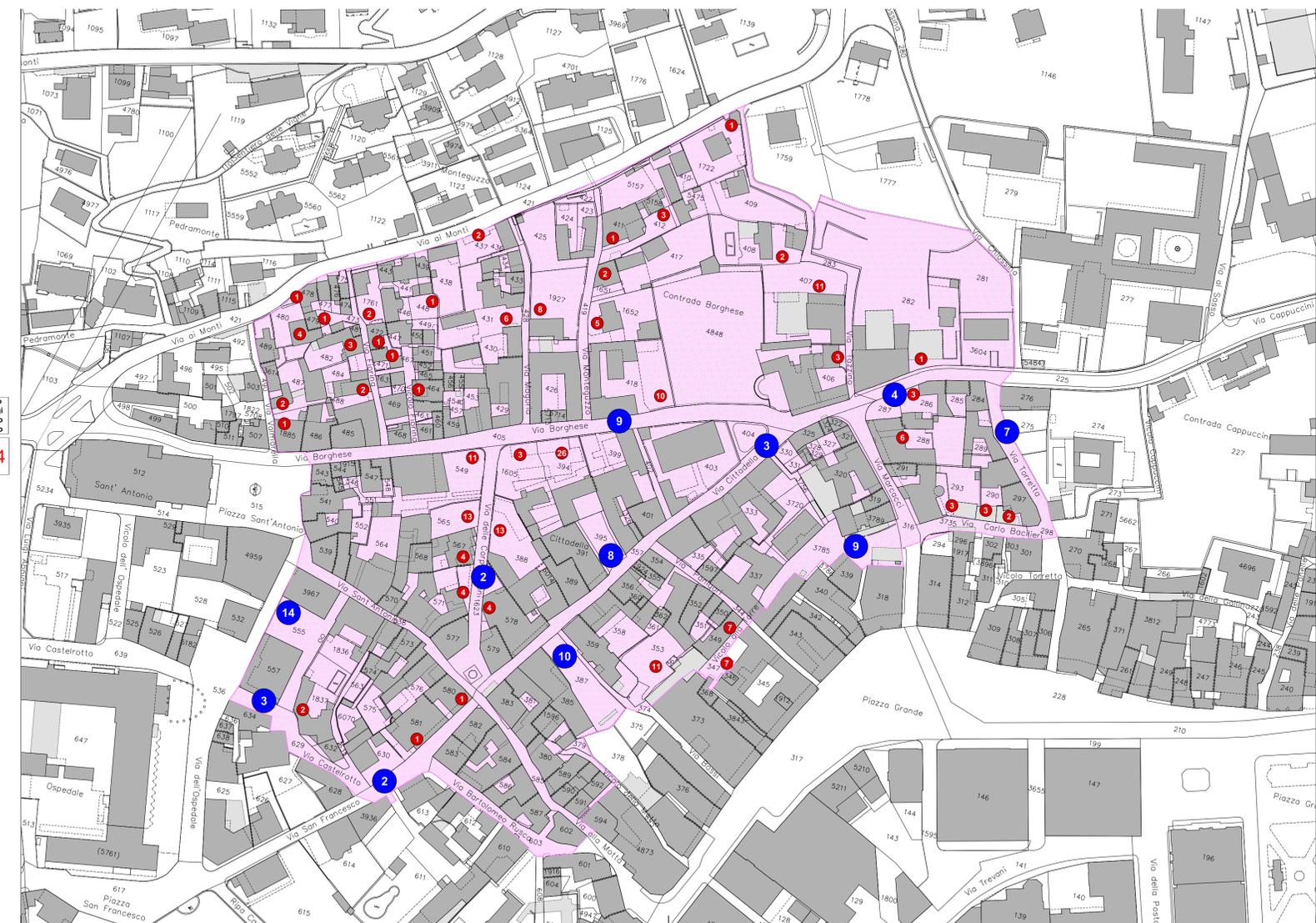
- PERIMETRO DI STUDIO
- 10 STALLI DI PARCHEGGIO SU SUOLO PUBBLICO
- 8 STALLI DI PARCHEGGIO PRIVATI

#### CALCOLO DEL FABBISOGNO DI POSTEGGI SU SUOLO PUBBLICO (SETTEMBRE 2015)

COMPARTO 02 CITTÀ VECCHIA	Posteggi privati esistenti	Fabbisogno effettivo posteggi privati	Fabbisogno contrattuali residenziali	Fabbisogno contenitori NOW residenziali	Bilancio posteggi privati	Posteggi su suolo pubblico	Bilancio posteggi su suolo pubblico
	198	393	241	152	-195	71	-124
CON FATTORE DI RIDUZIONE VOLONTARIO							



SITUAZIONE CATASTALE AGGIORNATA A DICEMBRE 2014



PIANO No. 956\_SS-03.02  
 SCALA 1:1'500  
 DIMENSIONI 84.0 x 29.7 cm  
 FILE 956-02-comparti.dwg  
 DIS. / PROG. FGI/FA-FGI  
 CONTROLLATO FA  
 DATA 15 novembre 2015  
 MODIFICHE --

VIALE PAPIO 5  
 CH-6612 ASCONA  
 T 091 791 12 60  
 F 091 791 13 63  
 INFO@ALLIEVI.CH  
 WWW.ALLIEVI.CH



**CITTÀ DI LOCARNO**

**PIANO REGOLATORE  
PARTICOLAREGGIATO  
CENTRO STORICO DI LOCARNO  
PRP-CS**

**VARIANTE DI PR**

**PARCO PUBBLICO  
E AUTORIZZAZIONE MAPP. 4'848  
GIARDINO EX-BALLI**

**COMPLEMENTO TECNICO  
AL RAPPORTO  
DI PIANIFICAZIONE**

PIANO No.	<b>956_SS-01.02b</b>
SCALA	-
DIMENSIONI	A4
FILE	956_SS-01b.docx
DIS. / PROG.	FGI/MM
CONTROLLATO	FA
DATA	<b>04 maggio 2016</b>
MODIFICHE	--

VIALE PAPIO 5  
CH-6612 ASCONA  
T 091 791 12 60  
F 091 791 13 65  
INFO@ALLIEVI.CH  
WWW.ALLIEVI.CH

STUDIO D'INGEGNERIA  
**FRANCESCO ALLIEVI**  
EPFL · SIA · OTIA · SVI · VSS

## 1. Premessa

Il presente documento costituisce una valutazione del traffico indotto generato dalla nuova autorimessa di 100 stalli di parcheggio, prevista al mappale 4'848 RFD necessario per il completamento della variante PRP-CS (Piano regolatore particolareggiato Centro Storico) di Locarno: "Parco pubblico e autorimessa mapp. 4'848 Giardino ex-Balli". La valutazione del traffico indotto considera pure la soppressione di 40 posteggi in superficie su suolo pubblico prevista dalla variante PRP-CS.

## 2. Calcolo del fabbisogno (riassunto)

Il fabbisogno parcheggi necessario per i contenuti presenti all'interno del **Comparto "Città Vecchia" a Locarno** è stato ripreso dalle riflessioni sviluppate nell'ambito dello studio specifico allestito dallo Studio Allievi di Ascona su mandato del il Municipio di Locarno, nel corso del 2015.

Tale studio evidenzia che il comparto necessita globalmente di 393 stalli di parcheggio; 241 al servizio dei contenuti residenziali e 152 al servizio dei contenuti non residenziali (uffici, commerci, servizi, ...) con un rapporto pari al 60% per la residenza e 40% per gli altri contenuti. A fronte di un'offerta globale di **269 stalli** di parcheggio, di cui **198 privati** e **71 su suolo pubblico** si osserva, all'interno del comparto Città Vecchia, una **carenza di 124 posti auto**.

**A seguito della carenza di parcheggi riscontrata, a livello pianificatorio è ritenuta la possibilità di realizzare un'autorimessa della capacità di 100 posti-auto a beneficio del comparto; di cui, in base al rapporto di utilizzo, 60 al servizio dei residenti e 40 a beneficio dei servizi e dei commerci.**

## 3. Situazione della rete viaria (stato attuale)

Quale base di riferimento dei dati di traffico sono stati ritenuti i valori monitorati nel 2004, ponderati sulla base dei rilievi del 2010 e della postazione fissa di Via Sempione a Muralto (2012 e 2014).

Ai fini dello studio sono ritenuti i seguenti valori attuali di traffico (orizzonte 2015):

- Via Sempione ↔ 6'700 v/g
- Via Borghese ← 6'400 v/g
- Via Cittadella → 1'600 v/g

## 4. Traffico indotto e ripartizione sulla rete viaria

Al fine di verificare l'impatto del traffico indotto dalla futura autorimessa, con capacità di 100 posti-auto a beneficio dei residenti e delle attività della Città Vecchia, sono state ritenute la seguente impostazione di base:

- **60 posteggi** a disposizione dei **residenti** (su abbonamento);
- **40 posteggi** a disposizione di **commerci** e **servizi** (posteggi a pagamento ad alta rotazione).

In funzione della tipologia di utenza prevista, l'operatore ha ritenuto le seguenti ipotesi di generazione di flussi di traffico (mvt/g = movimenti / giorno, dove per "movimento / giorno" è da intendere il traffico indotto in entrata e uscita dall'autorimessa (1 mvt/g = 2 veicoli / giorno) ed in particolare:

- **1,5 mvt/g** per stallo di lunga durata (residenti o impiegati): 60 stalli = 90 mvt/g
- **8 mvt/g** per stallo di lunga durata (clientela commerci / attività nel comparto): 40 stalli = 320 mvt/g

In considerazione della riduzione di 40 stalli su suolo pubblico, che troveranno spazio all'interno della nuova autorimessa, il traffico indotto dalla nuova struttura si limiterà unicamente ai movimenti generati dai 60 stalli al servizio dei contenuti residenziali.

In considerazione di quanto sopra il maggior traffico indotto dalla nuova struttura è valutato in ca. 90 mvt/g, corrispondente a un flusso di **180 veicoli / giorno** supplementari. Tale incremento di traffico verrà a gravare sulla direttrice Via Cappuccini - Via Borghese.

## 5. Future condizioni di traffico e sostenibilità della rete viaria

Sulla base dell'impostazione attuale di gestione del traffico è prevista la seguente ripartizione del traffico (ipotesi: orizzonte 2020 corrispondente alla messa in funzione dell'autorimessa):

- Via Sempione ↔ 6'700 v/g
- Via Borghese ← 6'400 v/g
- Via Cittadella → 1'600 v/g

Questi valori tengono conto della minor attrattività della direttrice Via Sempione (Muralto) - Via Cappuccini - Via Borghese - Via Vallemaggia dovuta all'impostazione viaria attuale e alla sua relativa regolamentazione (ZONA D'INCONTRO in Città Vecchia e recente introduzione di una ZONA 30 in Via Sempione a Muralto). Si constata inoltre una graduale diminuzione del transito veicolare lungo Via Sempione durante il periodo rilevato (9'500 v/g nel 2001; 6'700 v/g nel 2014).

Sulla base del traffico indotto dalla nuova struttura di parcheggio, con un incremento di traffico pari a ca. 180 veicoli/giorno, e dell'ubicazione della stessa, l'operatore ha ipotizzato la seguente ripartizione del carico veicolare:

### Entrata autorimessa:

- 50% lungo l'asse Via Cappuccini - Via Borghese **45 veicoli/giorno**
- 50% lungo l'asse Via Cittadella **45 veicoli/giorno**

### Uscita autorimessa:

- 100% lungo l'asse Via Borghese - Via Vallemaggia **90 veicoli/giorno**

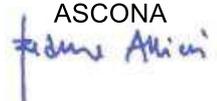
In considerazione della nuova gestione viaria nel comparto e al traffico indotto dalla nuova autorimessa sono previsti i seguenti carichi veicolari:

- Via Sempione ↔ 6'745 v/g (+45 v/g)
- Via Borghese ← 6'490 v/g (+90 v/g)
- Via Cittadella → 1'645 v/g (+45 v/g)

## 6. Conclusioni

**A fronte del carico di traffico supplementare dovuto all'aumento di 60 posteggi (e dei relativi 90 mvt/g) corrispondente a ca. 180 veicoli / giorno (entrata + uscita autorimessa) si può affermare che tale lieve aumento non ha un impatto significativo sulla viabilità.**

STUDIO D'INGEGNERIA  
FRANCESCO ALLIEVI  
ASCONA



Ascona, 4 maggio 2016



**CITTÀ DI LOCARNO**

**Piano regolatore particolareggiato  
Centro Storico PRP-CS  
Variante**

**RISPOSTE AL PREAVVISO  
CANTONALE  
del 01.09.2017**

Documento No.	<b>956_SS-01</b>
DIMENSIONI	A4
FILE	956_SS-01.DOC
DIS. / PROG.	FA/MT
CONTROLLATO	FA
DATA	<b>29.05.2018</b>
MODIFICHE	<b>13.07.2018</b>

**Parco pubblico e autorimessa  
mappale 4846  
Parco Balli**

VIALE PAPIO 5  
CH-6610 ASCONA  
T 091 791 12 60  
F 091 791 13 65  
INFO@ALLIEVI.CH  
WWW.ALLIEVI.CH

STUDIO D'INGEGNERIA  
**FRANCESCO ALLIEVI SA**  
EPFL · SIA · OTIA · SVI · VSS

## 1. OGGETTO EL DOCUMENTO

Il presente documento è inteso quale complemento tecnico in risposta ai questi formulati dal Dipartimento del territorio nella sua presa di posizione del 1° settembre 2017 nell'ambito dell'esame preliminare della variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS presentata nel maggio 2016, ed è destinato a supportare il Municipio di Locarno nelle sue scelte operative finali.

## 2. BASI DELL'ESERCIZIO

L'esercizio si basa sui seguenti documenti e rapporti tecnici:

- il preavviso cantonale del 01.09.2017, come scaturito a seguito dell'esame preliminare della variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS, presentata nel maggio 2016;
- le valutazioni già elaborate dal mio studio nell'ambito dell'allestimento del documento per l'esame preliminare (DOC 956\_SS-01.02b, complemento tecnico al rapporto di pianificazione, elaborato in data 04.05.2016);
- l'esito del calcolo del fabbisogno e della strategia di gestione dei posteggi su suolo pubblico, come elaborato in data 15 novembre 2015 (DOC 956\_SS-01.02) ed attualmente in fase di attualizzazione al 2018, in considerazione della prospettata riorganizzazione del trasporto pubblico per l'orizzonte 2020 (AlpTransit Monte Ceneri).

## 3. QUESITI CONSIDERATI

L'esercizio fornisce una risposta tecnica ai seguenti quesiti formulati dal Dipartimento:

- **TEMA 1: Riduzione dei posteggi in superficie**

*"...il Dipartimento è dell'avviso che un'adeguata riqualifica del nucleo storico richieda che tutti i 71 posteggi pubblici collocati attualmente lungo le vie di questo comparto storico, e non solo una quarantina come proposto dal Municipio, siano dislocati nel previsto autosilo."*

- **TEMA 2: Riorganizzazione posteggi all'interno dell'autorimessa**

*"...in termini di calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici, i 100 posti auto proposti con la variante dovranno essere verificati in maniera tale da risultare adeguatamente coordinati con le capienze degli altri posteggi pubblici esistenti e pianificati con il progetto di Piano del traffico ...*

*... il Dipartimento è dell'avviso che ... tutti e 71 i posteggi collocati attualmente lungo le vie del comparto storico, e non solo una quarantina ... siano dislocati nel previsto autosilo. I restanti 29 stalli potranno invece essere messi a disposizione, su abbonamento dei residenti che non usufruiscono di un posteggio."*

- **TEMA 3: Accessibilità alla nuova autorimessa**

*"...il Dipartimento è dell'avviso che la modalità di accesso al posteggio all'autosilo va pure migliorata: nel Piano del traffico attualmente sottoposto al DT per esame preliminare, il tratto Via San Francesco-Via Cittadella è indicato come strada ad uso prevalentemente pedonale, approccio condiviso dallo scrivente Dipartimento. L'accesso da Ovest va quindi rivisto e coordinato con quanto previsto dal Piano del traffico. Al fine di diminuire le pressioni su questo comparto dovute al traffico veicolare, è auspicabile che l'accesso da Ovest al previsto autosilo venga impedito: gli utenti in provenienza da questa direzione hanno infatti la possibilità di posteggiare nei diversi autosili presenti in corrispondenza della Città Vecchia ...*

*... Per quel che concerne l'accesso da Est, una soluzione ottimale potrebbe essere quella di prevedere sia l'entrata sia l'uscita da/per Via Cappuccini-Contrada Borghese ed evitare tutto il traffico di transito all'interno di questo comparto sensibile."*

#### 4. TEMA 1: RIDUZIONE POSTEGGI PUBBLICI IN SUPERFICIE

##### **Posizione del DT secondo preavviso 01.09.2017.**

*“...il Dipartimento è dell’avviso che un’adeguata riqualifica del nucleo storico richieda che tutti i 71 posteggi pubblici collocati attualmente lungo le vie di questo comparto storico, e non solo una quarantina come proposto dal Municipio, siano dislocati nel previsto autosilo.”*

Quale misura di accompagnamento alla realizzazione della nuova autorimessa di 100 posteggi al mappale 4848 RFD, la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS, come presentata nel maggio 2016, prevedeva l’eliminazione di ca. 40 stalli pubblici, di corta durata, oggi demarcati in alcuni spazi pubblici pregiati del nucleo storico.

Nel dettaglio, si prevedeva di sopprimere 43 posteggi pubblici di corta durata, così ubicati:

- 9 stalli su Contrada Borghese, mappale 357 RFD
- 4 stalli su Contrada dei Cappuccini, mappale 287 RFD
- 7 stalli su Via Torretta, mappale 298 RFD
- 3 stalli su Via Cittadella, mappale 357 RFD
- 8 stalli sulla Piazzetta dei Riformati, mappale 395 RFD
- 2 stalli su Via delle Corporazioni, mappale 1623 RFD
- 10 stalli su Piazza M. Respini, mappale 387 RFD

Si tratta di posteggi di corta durata, oggi ubicati nelle immediate vicinanze della futura autorimessa, la cui funzione è quella di soddisfare la domanda di parcheggio degli utenti dei servizi e commerci presenti in questa porzione di Città Vecchia.

La loro sostituzione con un’offerta comparabile nella nuova autorimessa pianificata sotto il Parco Balli al mappale 4848 RFD era ritenuta giustificata ed accettabile in considerazione della sua vicinanza e facile accessibilità a piedi (distanza < 200 m).

**Per le stesse ragioni, quale risposta alla richiesta del DT, si ritiene giustificato proporre l’eliminazione di ulteriori 4 stalli di corta durata, attualmente demarcati sulla Piazzetta dei Capitani (sedime 3785 RFD).**

**Tale scelta è ritenuta adeguata, in considerazione della vicinanza alla nuova autorimessa sotto il Parco Balli, facilmente raggiungibile tramite il vicolo al mappale 3756 RFD che sfocia su Via Cittadella e l’innesto della Contrada Borghese.**

**Il resto dell’offerta di parcheggi oggi presenti sulla Piazzetta dei Capitani è per contro mantenuto al servizio del Municipio e dell’Amministrazione comunale. In questo senso, su tale Piazzetta l’offerta di parcheggi è ridimensionata da 9 a 5 unità.**

**Globalmente, quale misura di accompagnamento alla realizzazione della nuova autorimessa sotto il Parco Balli, si prevede pertanto la soppressione di 47 posteggi pubblici di corta durata, oggi demarcati in superficie, in alcuni spazi pubblici pregiati del nucleo storico.**

**Non si ritiene per contro giudizioso togliere ulteriori stalli di parcheggio pubblico di corta durata, oggi presenti all’interno della Città Vecchia, ed in particolare nel suo settore Ovest (zona Via Castelrotto, Via San Francesco, Piazzetta dei Borghesi), in quanto tali parcheggi costituiscono attualmente una preziosa offerta per lo stazionamento a corto termine dei clienti delle attività e dei commerci presenti ai suoi margini.**

**Per questo settore l’ubicazione della futura autorimessa resta comunque poco attrattiva per uno spostamento a piedi (distanza > 200 m), in considerazione del contesto edificato, della struttura della rete pedonale e della morfologia della Città Vecchia.**

In merito al tema dell'eliminazione dei parcheggi all'interno del comparto 02 Città Vecchia, occorre aggiungere che il Municipio di Locarno ha più volte segnalato la volontà di voler perseguire **una strategia che prevede una diminuzione a tappe nel tempo degli stalli demarcati in superficie**.

Le ragioni che spingono il Municipio a voler procedere con l'eliminazione dei posteggi a tappe è da ritenere come una strategia a favore delle attività commerciali già presenti e della vitalità, attrattività e funzionalità di questa preziosa porzione di tessuto edificato.

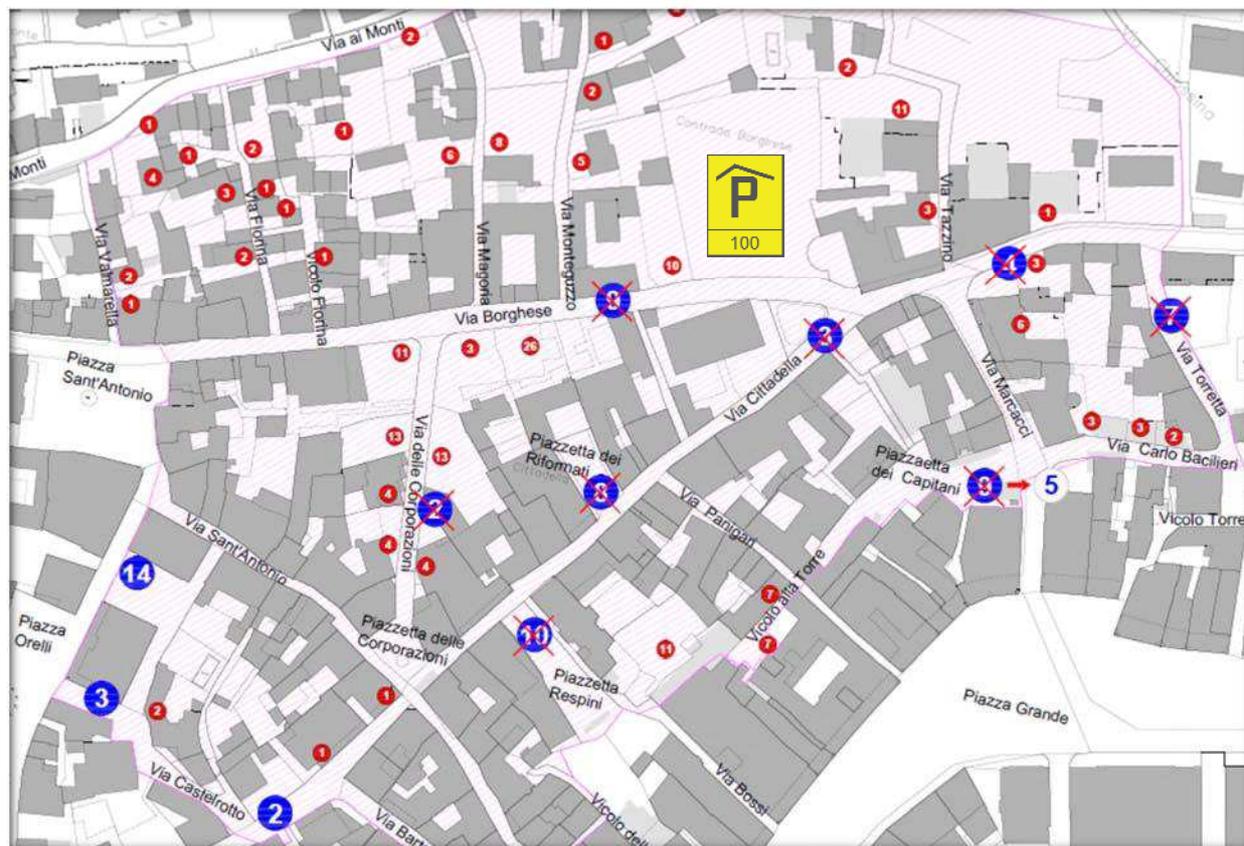
Si rileva inoltre che il calcolo del fabbisogno di posteggi come elaborato nel 2015 evidenzia che, allo stato attuale, l'ammanto di posteggi resta comprovato ed è valutato in -124 unità (cfr. Relazione tecnica 956\_SS-01.02 del 15.11.2015).

Questa tendenza è confermata anche dall'attualizzazione 2018 del calcolo del fabbisogno, tuttora in corso sulla base della nuova offerta TP prospettata per l'orizzonte 2020 (AlpTransit Monte Ceneri). Nonostante il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, per il comparto della Città Vecchia il livello di qualità resta invariato rispetto allo stato attuale (livello B), come pure i fattori di ponderazione. Anche il nuovo esercizio, tuttora in corso, evidenzierà quindi per il comparto 02 Città Vecchia un bilancio marcatamente negativo, paragonabile a quello già calcolato nel 2015.

**A fronte di quanto sopra, si può concludere che, nonostante la realizzazione della nuova autorimessa sotto il Parco Balli (ca. 100 stalli) e la conseguente soppressione di 47 posteggi pubblici oggi demarcati nelle immediate vicinanze, il bilancio di posteggi al servizio della Città Vecchia resterà comunque negativo, con un ammanco pari a  $-124 + 100 - 71 = -95$  unità.**

**In questo senso la nuova struttura di parcheggio permetterà di compensare solo una parte dell'attuale carenza di stalli; oltre a quanto già previsto, non è pertanto opportuno prevedere la soppressione di ulteriori parcheggi pubblici di corta durata, oggi demarcati in superficie.**

Di seguito è illustrata graficamente la nuova proposta operativa.



*Stalli di parcheggio pubblico in superficie da eliminare con la realizzazione della nuova autorimessa Parco Balli*

## 5. TEMA 2: RIORGANIZZAZIONE POSTEGGI ALL'INTERNO DELL'AUTORIMESSA

### Posizione del DT secondo preavviso 01.09.2017.

*“...in termini di calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici, i 100 posti auto proposti con la variante dovranno essere verificati in maniera tale da risultare adeguatamente coordinati con le capienze degli altri posteggi pubblici esistenti e pianificati con il progetto di Piano del traffico ...*

*... il Dipartimento è dell'avviso che ... tutti i 71 posteggi collocati attualmente lungo le vie del comparto storico, e non solo una quarantina ... siano dislocati nel previsto autosilo. I restanti 29 stalli potranno invece essere messi a disposizione su abbonamento dei residenti che non dispongono di posteggi.”*

Con il preavviso cantonale del 01.09.2017, il Dipartimento invita il Municipio di Locarno a ripensare la riorganizzazione e l'assegnazione interna dei 100 posteggi pianificati nella nuova autorimessa, **privilegiando un uso pubblico degli stessi (70% dell'offerta totale) a discapito dell'uso privato (restante 30%), come posteggio per residenti in abbonamento.**

Tale proposta si discosta da quanto previsto dal Municipio con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS, come presentata nel maggio 2016, che voleva innanzitutto dare una risposta concreta alla forte domanda di parcheggi di lunga durata del comparto della Città Vecchia (quindi al servizio di chi risiede), piuttosto che destinare la nuova autorimessa prevalentemente ad un uso di corta durata.

Nello specifico, con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS del 2016, il Municipio prevedeva il seguente dimensionamento:

- 60 posti-auto, ad uso privato, da riservare alla residenza (su abbonamento, a lunga durata);
- 40 posti-auto, ad uso pubblico, da mettere a disposizione dell'utenza dei servizi e dei commerci della Città Vecchia (a pagamento, a breve durata).

Si ricorda che tale scelta era ritenuta proporzionata e giustificata in quanto considerava il rapporto d'uso dei posteggi privati del comparto 02 Città Vecchia, valutato in funzione della tipologia di utenza (residenti, personale e clienti commerci o servizi) e scaturito dal calcolo del fabbisogno di posteggi come elaborato nel 2015 (cfr. Relazione tecnica 956\_SS-01.02 del 15.11.2015).

Tale rapporto d'uso è confermato anche dall'attualizzazione 2018 del calcolo del fabbisogno, tuttora in corso, sulla base della nuova offerta di trasporto pubblico prospettata per l'orizzonte 2020 (AlpTransit Monte Ceneri).

**Alla luce di quanto suggerito dal Dipartimento, ed in considerazione del numero effettivo di parcheggi pubblici di corta durata oggi presenti in superficie, e che saranno soppressi con la realizzazione della nuova autorimessa (47 stalli), si ritiene giudizioso ritenere e confermare la riorganizzazione ed assegnazione dei 100 posti-auto previsti sotto il Parco Balli come segue:**

- **53 posti-auto, ad uso privato, da riservare alla residenza (su abbonamento, di lunga durata)**
- **47 posti-auto, ad uso pubblico, da mettere a disposizione dell'utenza dei servizi e dei commerci della Città Vecchia (a pagamento, di breve durata)**

**Tale scelta progettuale non si discosta nella sostanza da quanto già previsto dal Municipio con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS, come presentata nel maggio 2016.**

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

## 6. TEMA 3: ACCESSIBILITÀ ALLA NUOVA AUTORIMESSA

### Posizione del DT secondo preavviso 01.09.2017.

*“...il Dipartimento è dell’avviso che la modalità di accesso al posteggio all’autosilo va pure migliorata: nel Piano del traffico attualmente sottoposto al DT per esame preliminare, il tratto Via San Francesco-Via Cittadella è indicato come strada ad uso prevalentemente pedonale, approccio condiviso dallo scrivente Dipartimento. L’accesso da Ovest va quindi rivisto e coordinato con quanto previsto dal Piano del traffico. Al fine di diminuire le pressioni su questo comparto dovute al traffico veicolare, è auspicabile che l’accesso da Ovest al previsto autosilo venga impedito: gli utenti in provenienza da questa direzione hanno infatti la possibilità di posteggiare nei diversi autosili presenti in corrispondenza della Città Vecchia ...*

*... Per quel che concerne l’accesso da Est, una soluzione ottimale potrebbe essere quella di prevedere sia l’entrata sia l’uscita da/per Via Cappuccini-Contrada Borghese ed evitare tutto il traffico di transito all’interno di questo comparto sensibile.”*

In sostanza, con il suo preavviso il Dipartimento vuole forzare la messa in atto in tempi brevi di quanto ritenuto dal Piano del traffico attualmente all’esame preliminare, senza considerare che la realtà attuale, e le dinamiche di spostamento all’interno della Città, non permettono e giustificano modifiche sostanziali in tempi brevi.

In particolare, tale proposta si discosta da quanto previsto dal Municipio con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS, come presentata nel maggio 2016, che prevedeva l’accessibilità in entrata all’autorimessa come segue:

- da Est percorrendo Contrada dei Cappuccini-Contrada Borghese;
- da Ovest seguendo i percorsi Via Varenna-Via San Francesco e Via Castelrotto che convergono su Via Cittadella e Contrada Borghese.

**Tale scelta operativa manteneva invariate le dinamiche di spostamento attuali all’interno del comparto del nucleo storico, e perseguiva di fatto una strategia orientata verso la riorganizzazione a tappe nel tempo della viabilità locale. Anche in questo caso, le ragioni che spingono il Municipio a voler procedere con una riorganizzazione a tappe sono condivisibili in quanto vanno a favore delle attività commerciali già presenti nel comparto del centro storico e della vitalità, attrattività e funzionalità di questa porzione di tessuto edificato.**

Nel merito è importante rilevare quanto segue:

- allo stato attuale della pianificazione, l’accesso all’autorimessa, sia in entrata, sia in uscita, è previsto dalla Contrada Borghese;
- l’entrata all’autorimessa avviene da Est, mentre l’uscita avviene in direzione Ovest, verso Via Vallemaggia, seguendo le direzioni di marcia oggi imposte dalla circolazione a senso unico su Via Cittadella, rispettivamente sulla Contrada Borghese;
- la valutazione del traffico indotto effettuata nell’ambito della variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS, come presentata nel maggio 2016, conferma un aumento del traffico non significativo rispetto al carico veicolare attuale; **si ricorda ancora che la riduzione dei posteggi in superficie, così come pensata dal Municipio, avrà pure un effetto positivo sulla circolazione stradale, poiché ridurrà il traffico parassitario nelle vie del Centro storico generato dalla ricerca di quei posteggi oggi presenti e che saranno soppressi con la realizzazione della nuova autorimessa (47 stalli).**

**In questo senso, allo stato attuale non ci sono le motivazioni tecniche per giustificare la necessità di una riorganizzazione della viabilità in questo comparto, anche con la messa in esercizio della nuova autorimessa.**

Da rilevare che in un passato recente, il Municipio si è già chinato a più riprese su questo tema, ed in particolare sulla fattibilità ed opportunità di una riorganizzazione o modifica a breve della gestione attuale della circolazione all'interno del comparto della Città Vecchia.

**Tutte le verifiche tecniche hanno confermato che allo stato attuale, in considerazione della tipologia dei contenuti e della configurazione dello spazio pubblico, non sussistono le premesse per dare seguito a una tale proposta operativa.**

Nello specifico è in effetti importante rilevare quanto segue:

- in considerazione del contesto attuale, la chiusura di Via Cittadella è prematura e non può essere tenuta in linea di conto; da rilevare in effetti che la futura autorimessa sotto il Parco Balli è pianificata per servire il comparto di Città Vecchia **per chi proviene da Ovest**;  
in questo senso la chiusura di Via Cittadella costituisce una scelta che obbliga di fatto l'utenza ad aggirare il centro storico per accedere alla nuova struttura di parcheggio da Contrada dei Cappuccini, con tutte le conseguenze negative del caso, visto gli importanti volumi di traffico oggi rilevati su questo asse (si andrebbe di fatto a caricare con traffico parassitario tutto l'anello "Via delle Monache/Via Stazione - Via Sempione - Contrada dei Cappuccini);
- anche l'eventualità di un doppio senso di circolazione sulla Contrada Borghese, con la possibilità quindi di accedere all'autosilo direttamente da Via Vallemaggia, non costituisce un'opzione praticabile a corto termine, a fronte del calibro ridotto di questa strada in corrispondenza della Chiesa di S. Antonio (ca. 4,00 metri) e di una conseguente gestione problematica del nodo Contrada Borghese / Via ai Monti / Via Vallemaggia;
- tenuto conto del volume di traffico che attualmente percorre la Contrada Borghese lungo la direttrice Est-Ovest (ca. 6'000 v/g), l'eventuale introduzione di un doppio senso di circolazione porterebbe ad una paralisi completa di questa strada con conseguenze non sopportabili sia per le attività e di servizi che oggi si affacciano su questa pubblica via, sia per la mobilità lenta;
- va in effetti rilevato che, oltre alla presenza di un calibro ridotto, lungo la Contrada Borghese non sono presenti marciapiedi fisici o spazi sufficienti a protezione degli spostamenti pedonali; **in caso di introduzione di un doppio senso di circolazione, l'attuale gestione della mobilità a Zona d'incontro potrebbe addirittura venir rimessa in discussione.**

**Va pure segnalato che un doppio senso di circolazione su Via Borghese potrebbe costituire una criticità per l'introduzione su questo asse di una linea di trasporto pubblico (conduzione linea 3 Foce - Locarno Stazione - Monti - Brione s.Minusio via Città Vecchia, con fermata in corrispondenza del parco ex-Balli), come pianificato nell'ambito del potenziamento della rete TP in vista dell'apertura della galleria di base AlpTransit del Mte. Ceneri (pianificazione orizzonte dicembre 2020); allo stato attuale lo spostamento della linea 3 su via Borghese ha già ottenuto il consenso di principio del Municipio e seguirà il suo iter di consolidamento, per cui l'introduzione di un doppio senso di circolazione ne precluderebbe di fatto la fattibilità (su Via Borghese, l'incrocio tra veicolo leggero e BUS resta in effetti fisicamente difficoltoso e proponibile solo puntualmente).**

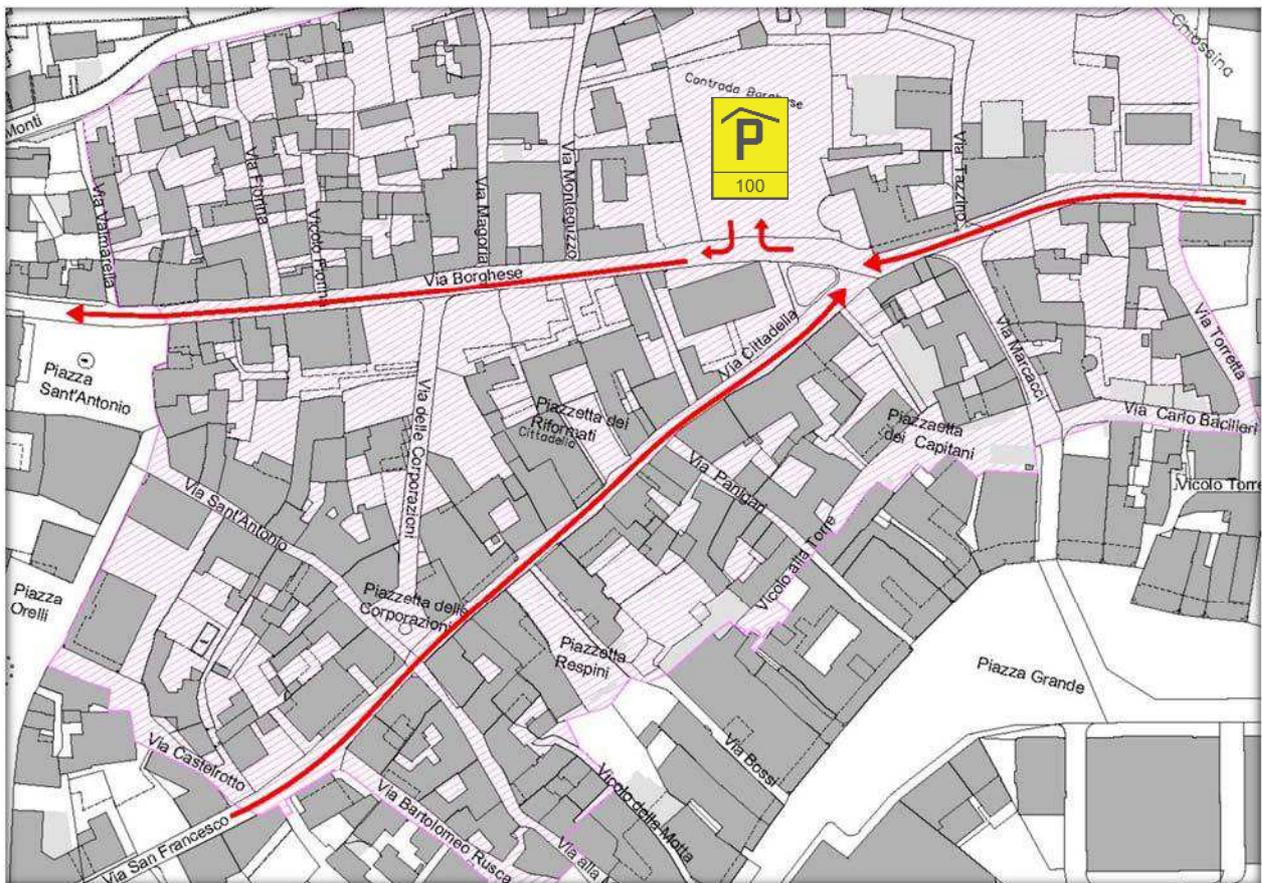
Anche l'eventualità di garantire un'accessibilità alla futura autorimessa **con doppio senso di circolazione da/per Est**, quindi da/per la Contrada dei Cappuccini, non risulta praticabile. In particolare, occorre rilevare che:

- la geometria attuale di questo asse presenta lunghi tratti con calibri inferiori a 4,40 metri, dove l'eventuale l'incrocio tra veicolo leggero e veicolo pesante (auto/camion) non sarebbe garantito, anche a velocità contenute;
- eventuali scambi veicolari a fase alternata sono pure da escludere a causa delle limitate condizioni di visibilità, dovute alla presenza di un percorso talvolta sinuoso e di edifici ubicati a bordo strada, che condizionano fortemente la percezione visiva reciproca tra veicoli;
- da rilevare infine che la presenza di edifici e manufatti esistenti non permetterebbe l'allargamento della carreggiata per garantire una circolazione a doppio senso di marcia, conforme alle direttive tecniche VSS.

**A fronte di quanto sopra, allo stato attuale si ritiene giudizioso mantenere l'assetto odierno della viabilità del comparto di Città Vecchia e confermare le modalità di accesso alla nuova autorimessa come già previste dal Municipio con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS presentata nel maggio 2016, ossia:**

- **accesso veicolare da Est, percorrendo Contrada dei Cappuccini-Contrada Borghese**
- **accesso veicolare da Ovest, seguendo i percorsi Via Varenna-Via San Francesco e Via Castelrotto che convergono su Via Cittadella e Contrada Borghese**

Di seguito è illustrata graficamente la proposta di accessibilità come già presentata con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico PRP-CS del 2016, ora confermata.



Schema di accessibilità per la nuova autorimessa sotto il Parco Balli

## 7. CONSIDERAZIONI FINALI

Il presente documento è da intendersi quale complemento tecnico in risposta ai questi formulati dal Dipartimento del territorio nella sua presa di posizione del 1° settembre 2017 nell'ambito dell'esame preliminare; esso **giustifica e conferma nella sostanza** le principali scelte operative a livello di viabilità e gestione dei posteggi pubblici come già ritenute con la variante del Piano regolatore Particolareggiato del Centro Storico di Locarno PRP-CS presentata nel maggio 2016.

STUDIO D'INGEGNERIA  
FRANCESCO ALLIEVI SA  
ASCONA

Ascona, 13 luglio 2018

**MAPPALE RFD 4848 LOCARNO**

## **ANALISI DI FATTIBILITÀ PARCO BALLI LOCARNO**



## INDICE

1. Introduzione
2. Estratto topografico
3. Planimetria
4. Situazione esistente
5. Analisi e scenari
6. Conclusioni

## 1. INTRODUZIONE

---

Il Municipio di Locarno ha acquistato il fondo 4848 in Via Borghese. L'area è costituita da un ampio giardino privato (Parco Balli), di circa 2'575 mq di superficie, storicamente appartenente e direttamente collegato al Palazzo Orelli-Raffaelli (ex Casa Balli e oggi Casa Borgo) adiacente.

L'intento della Città di Locarno è di valorizzare questo spazio verde all'interno del nucleo storico creando un parco pubblico (Parco Balli), quale nuovo spazio di aggregazione, fruibile attraverso un nuovo collegamento pedonale.

La connotazione pubblica che si intende conferire all'intera area ha l'obiettivo di valorizzare un ampio giardino di pregio creando importanti sinergie con il contesto circostante.

Il nuovo parco pubblico permette di definire gerarchie e relazioni tra le parti, mettendo in evidenza la permeabilità delle stesse conservando le caratteristiche dello storico parco: la scalinata semicircolare che garantisce il collegamento con Casa Borgo, l'"Orangerie" e i muri di cinta.

Per compensare l'importante esborso dovuto all'acquisto del terreno, a piano regolatore edificabile, il Municipio ha deciso, oltre alla riqualifica urbanistica del parco, la costruzione di un'autorimessa sotterranea. Con questi interventi si intende valorizzare lo spazio pedonale del nucleo storico della città eliminando i posteggi esterni, attualmente presenti nel comparto (realizzando un'autorimessa pubblica interrata) per far fronte al fabbisogno di posti auto.

Lo studio Urbass ha allestito un rapporto di pianificazione preliminare quale variante del piano regolatore.

Secondo i parametri di piano regolatore in vigore, il fondo si trova in zona C (risanamento conservativo e comparto con possibilità di nuove costruzioni), l'intento è però quello di allestire una variante di piano regolatore con un cambio di destinazione, trasformandola in zona per attrezzature di interesse pubblico, al fine di finalizzare la realizzazione del nuovo parco pubblico con autorimessa interrata per circa 100 posti auto (vedi calcolo fabbisogno elaborato dallo Studio Allievi).

Sulla scorta degli obiettivi soprelencati e al fine di valorizzare un'area verde nel nucleo storico della città, è stato condiviso l'intento di allestire un'analisi della situazione esistente allo scopo di individuare temi e concetti urbanistici/architettonici sotto forma di scenari, quali spunti di riflessione, per la futura progettazione (procedura di concorso) del nuovo parco pubblico e autosilo interrato. Il presente studio servirà anche come ulteriore base in sostegno alla variante di PR.

In base ai contenuti illustrati i temi di analisi suggeriti sono:

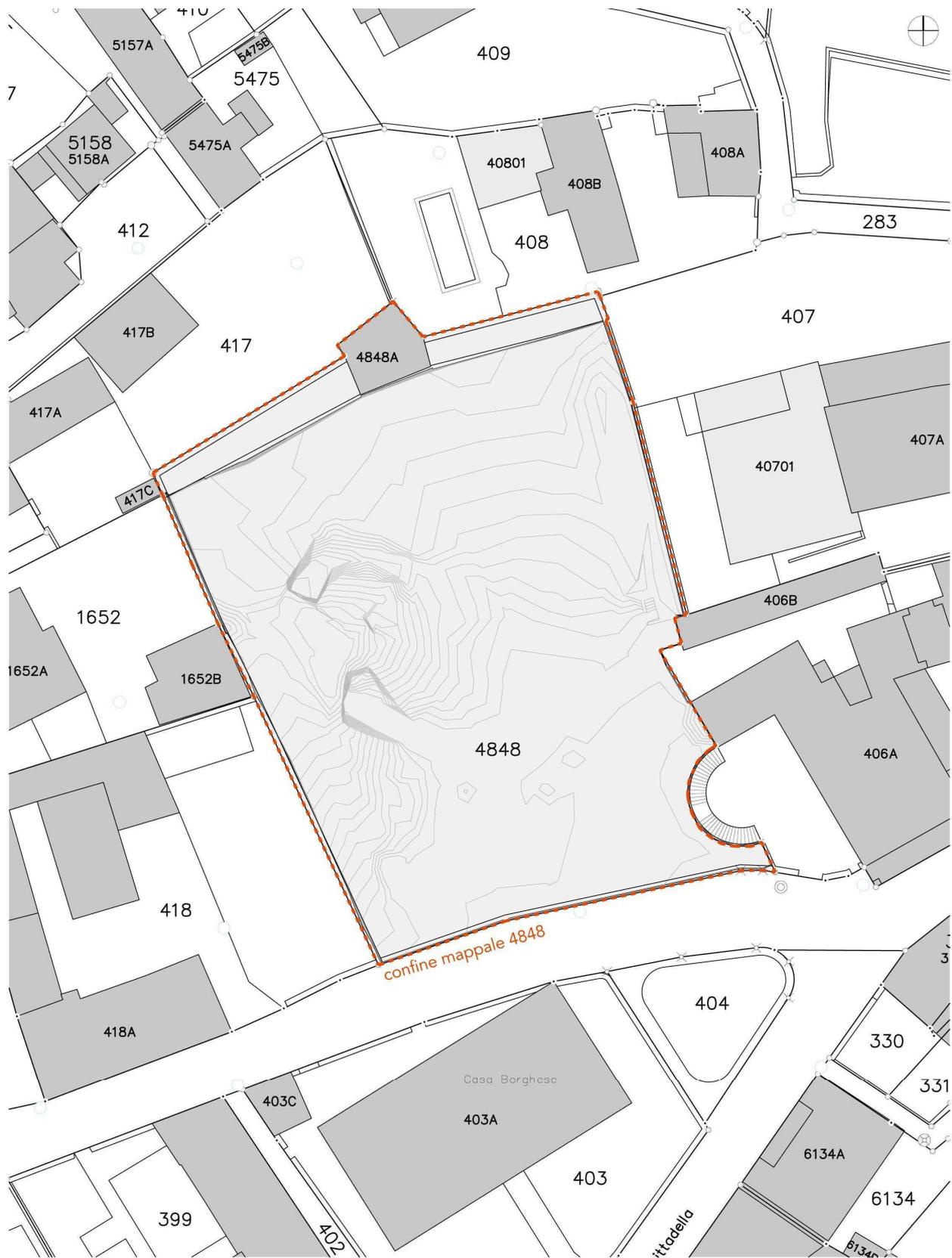
- accessibilità pedonale al nuovo parco sopraelevato, l'importanza di creare un collegamento pubblico con il nucleo storico circostante
- inserimento dell'autorimessa interrata (circa 100 posti auto), integrazione dell'accesso veicolare e dei manufatti funzionali (accessi pedonali di collegamento) necessari all'esercizio del nuovo posteggio in relazione al muro di Via Borghese
- mantenimento parziale, demolizione e/o ricostruzione del muro di cinta in relazione alla creazione dei nuovi accessi pedonali e veicolari
- mantenimento dell'edificio "Orangerie" e ristrutturazione quale struttura di servizio del nuovo parco pubblico
- mantenimento della scalinata d'accesso e nicchia esistente di Casa Borgo
- smantellamento o mantenimento della grotta artificiale in tufo
- area pedonale che collega il nuovo parco pubblico con l'intero comparto della Città Vecchia ed eliminazione dei posteggi esterni

## 2. ESTRATTO TOPOGRAFICO



Estratto topografico 1:25'000

### 3. PLANIMETRIA



Planimetria mappale 4848 1:500

## 4. SITUAZIONE ESISTENTE

---

L'ampio giardino storico privato, denominato Parco Balli, è attualmente accessibile da Via Borghese attraverso una grande scala semicircolare a doppia rampa, con integrata una nicchia, situata nella piccola corte di Casa Borgo (Ex Casa Balli mappale 406 adiacente).

L'area adibita a parco si situa dunque ad un piano rialzato (circa +4.00 metri) rispetto a Via Borghese ed è delimitata perimetralmente da muri di cinta.

L'edificio denominato "Orangerie" definisce il confine nord del giardino ed è valorizzato dall'ampio spazio verde sul quale si affaccia. Al centro del parco attualmente trova posto una grotta artificiale circondata da vegetazione.

Il parco attualmente è fruibile solo tramite un'entrata su un fondo privato, per il quale il Municipio ha stipulato un accordo temporaneo, al fine di garantire un accesso aperto all'utenza pubblica.

Le strade che collegano il fondo all'intero comparto della Città Vecchia (Via Borghese, Via Cappuccini e Via Cittadella) sono definite aree a circolazione veicolare limitata, lungo le quali sono presenti posteggi pubblici esterni, caratteristiche che non favoriscono il concetto di collegamento pedonale.

Attualmente uno spazio arredato con vegetazione (aiuola verde) e una scultura definisce l'incrocio tra Via Borghese e Via Cittadella fungendo da limite alla pavimentazione pedonale (dadi in pietra) di Via Cittadella.



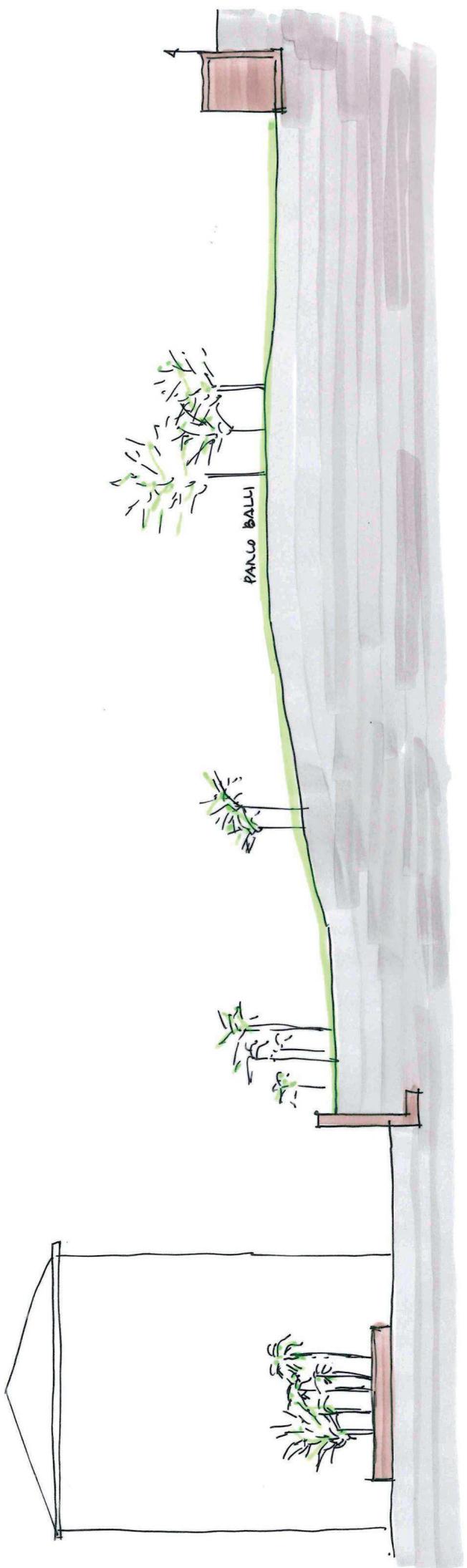
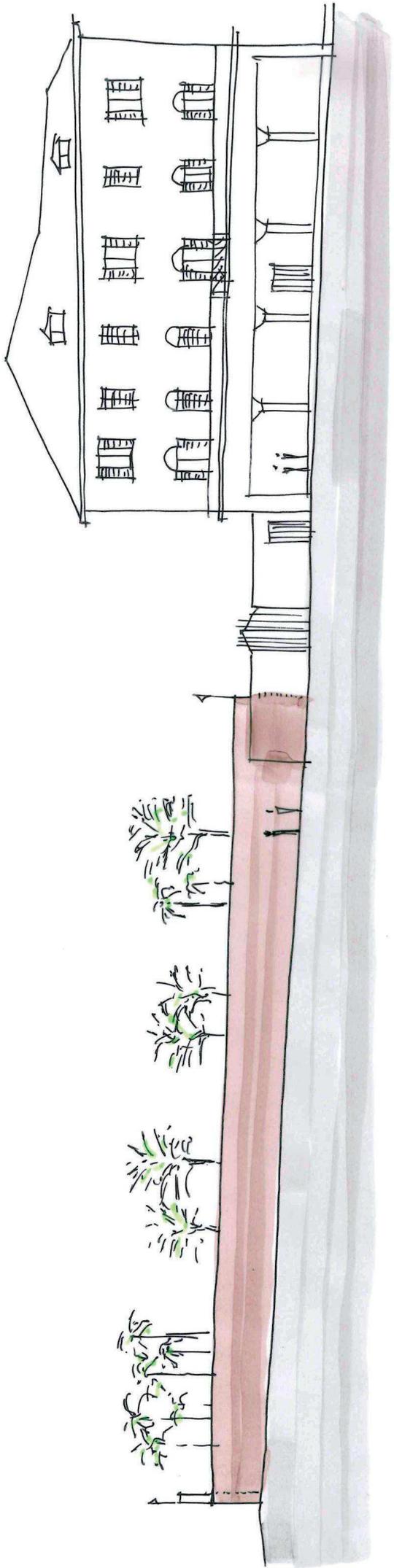
VIA TATTINO

PARCO  
BALLI

VIA  
MONTENAPOLI

VIA MONTENAPOLI

VIA SAN GIUSEPPE



## 5. ANALISI E SCENARI

---

### SCENARIO 1

Si fa riferimento all'esame preliminare di variante del piano regolatore allestito dallo Studio Urbass.

I temi di analisi individuati sono:

- mantenimento parziale del muro di cinta lungo Via Borghese, demolizione puntuale nella parte a ovest della proprietà per la realizzazione di un volume comprendente l'accesso veicolare all'autorimessa, i collegamenti pedonali al parco e i manufatti funzionali necessari all'esercizio del nuovo posteggio interrato
- accesso di servizio da Via Tazzino attraverso il posteggio privato esistente al mappale 407
- mantenimento della scalinata semicircolare d'accesso e riqualifica dell'edificio "Orangerie"
- smantellamento della grotta artificiale per non ostacolare la realizzazione dell'autosilo sotterraneo su due livelli

Lo **Scenario 1** presenta il vantaggio di concentrare in un unico intervento i nuovi accessi pedonali e veicolare dell'area, attraverso la realizzazione di un manufatto posizionato nella parte ovest del fondo, direttamente collegato con Via Borghese.

Questa scelta permette un parziale mantenimento del muro di cinta, ma comporta degli svantaggi dal punto di vista dei collegamenti pedonali tra il nuovo parco pubblico sopraelevato e l'agglomerato circostante.

La rampa di accesso pubblico è posizionata sul confine ovest del fondo, concettualmente e visivamente quasi un retro del volume d'accesso all'autorimessa.

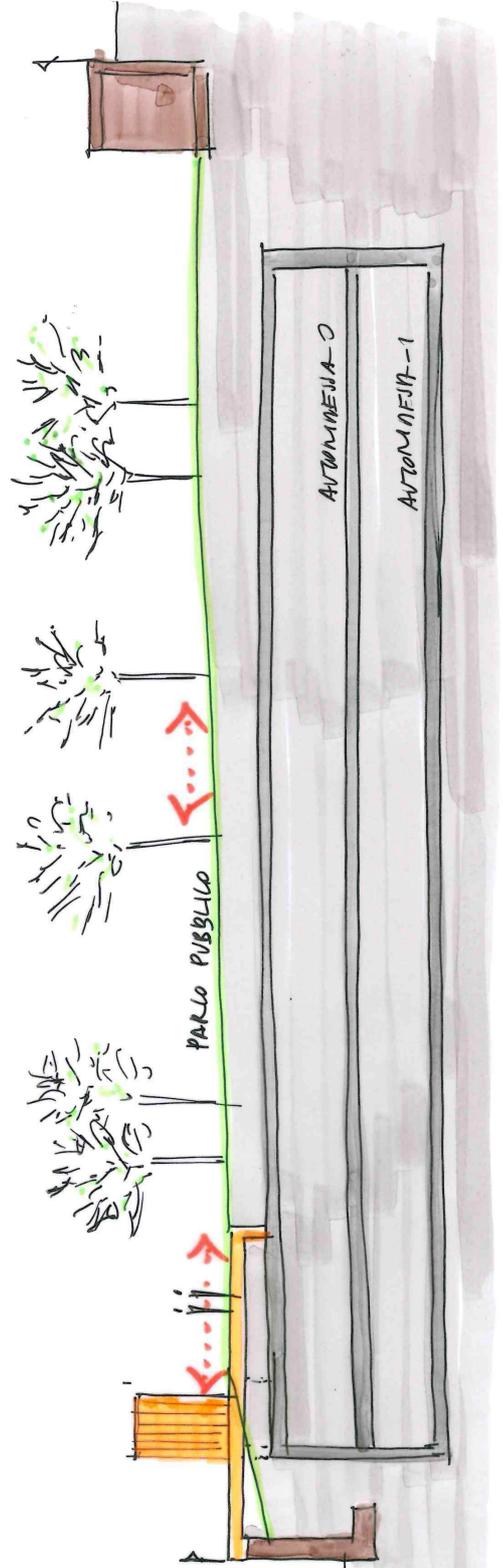
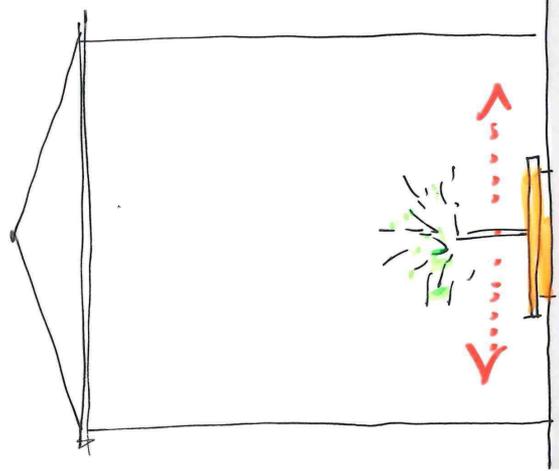
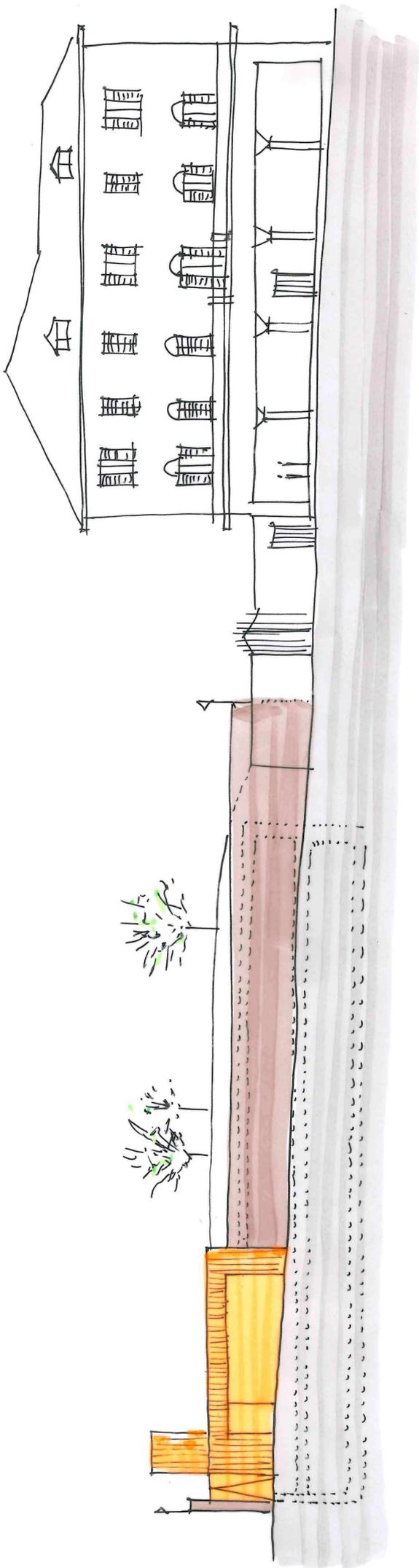
Si suggerisce pertanto di estendere la superficie pavimentata pedonale (dadi in pietra), che caratterizza il nucleo storico, fino al nuovo accesso pedonale pubblico al parco (rampa lato ovest della proprietà), includendo l'area tra Via Cittadella e Via Borghese.

Al fine di creare un dialogo tra le parte è importante ampliare e valorizzare i collegamenti pedonali con il nuovo parco pubblico sopraelevato.

Si propone inoltre di rivalutare le dimensioni dell'area verde di fronte a Casa Borghese, favorendo uno spazio libero più ampio, al fine creare un importante contatto visivo con il nuovo parco pubblico, posto ad un livello superiore rispetto il piano di camminamento urbano.

Per quanto riguarda il manufatto interrato (autosilo pubblico) il concetto progettuale elaborato nella variante di piano regolatore è da considerare uno schema organizzativo corretto, suggeriamo comunque di valutare possibili alternative sviluppate nell'ambito di un concorso di progettazione.





## SCENARIO 2

Per creare una sinergia tra il nuovo parco sopraelevato e l'agglomerato cittadino che lo circonda è fondamentale analizzare in modo approfondito il tema dell'accesso pubblico in relazione al muro di cinta esistente.

Il nuovo accesso veicolare posto sul confine ovest della proprietà sembra essere funzionale dal punto di vista della mobilità (vedi documento Studio Allievi) e può essere considerato il punto di minor impatto a livello urbanistico essendo posizionato sul lato opposto rispetto a Casa Borgo.

I temi di analisi individuati per lo **Scenario 2** sono:

- demolizione del muro esistente di delimitazione del parco e ricostruzione di una nuova "quinta"
- nuovo accesso pedonale pubblico al parco sopraelevato integrato nel nuovo muro di cinta lungo Via Borghese  
L'intervento permette di integrare il nuovo accesso veicolare all'autorimessa interrata posizionato sul confine ovest della proprietà (in riferimento alle normative VSS)
- mantenimento della scalinata semicircolare d'accesso e riqualifica dell'edificio "Orangerie"
- per quanto riguarda l'organizzazione del manufatto interrato (autosilo pubblico) e i collegamenti ad esso correlato non è stato sviluppato un concetto di progetto, sarà un tema di concorso di progettazione. Considerate le dimensioni dell'autosilo, in base al numero di posti auto richiesti, verosimilmente il mantenimento della grotta in tufo artificiale sarà di difficile attuazione
- accesso di servizio da Via Tazzino attraverso l'area adibita a posteggio al mappale 407 (proprietà privata) e scala di uscita esterna (via di fuga) dell'autorimessa interrata

Lo **Scenario 2** suggerisce di riflettere sulla possibilità di realizzare un nuovo muro lungo via Borghese integrando gli elementi principali di progetto, il nuovo accesso al parco sopraelevato, l'accesso veicolare all'autorimessa interrata e i collegamenti pedonali verticali.

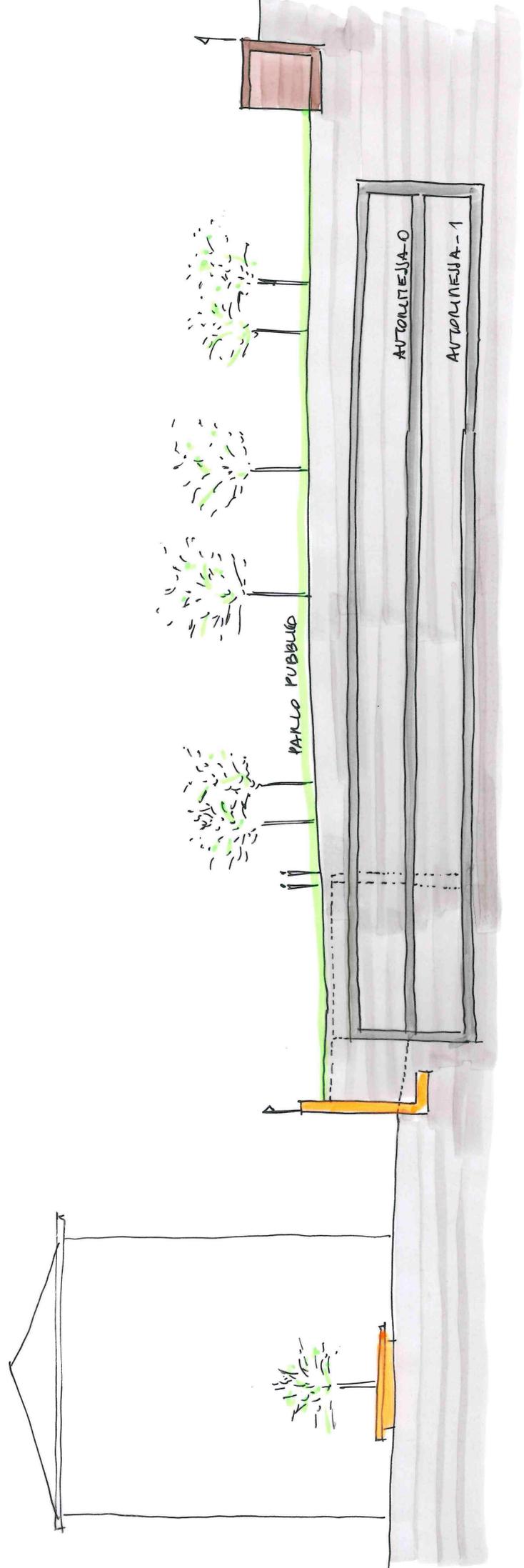
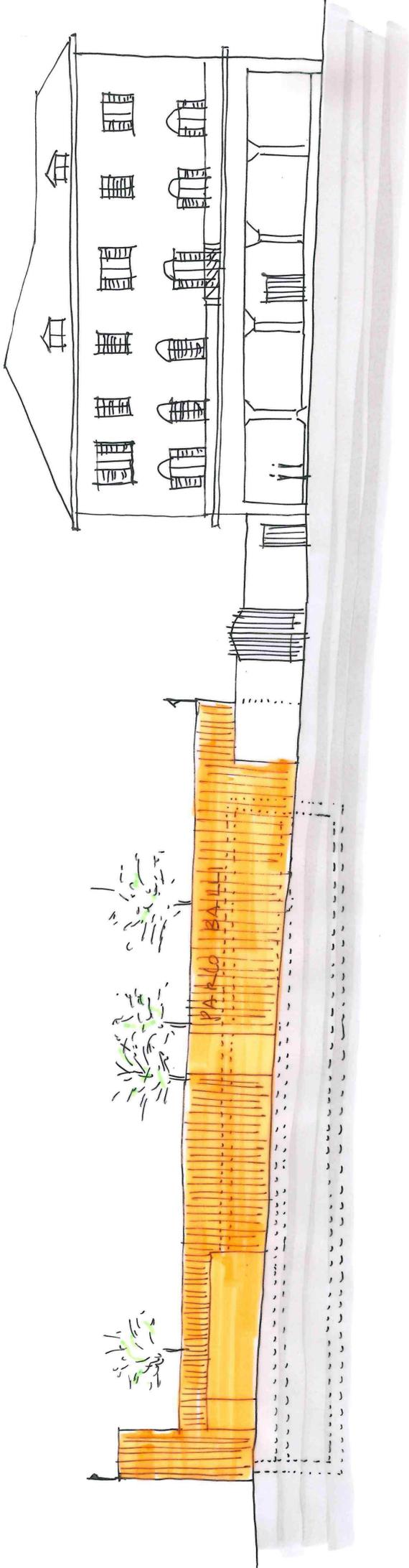
L'obiettivo è quello di inglobare i diversi collegamenti in un unico elemento progettato, creando un nuovo fronte, una sorta di muro attrezzato quale manifesto del nuovo Parco Balli, situato ad un livello superiore rispetto all'area di camminamento del nucleo cittadino.

La progettazione di un nuovo muro permette inoltre di definire la posizione dell'accesso pedonale al nuovo spazio pubblico in modo chiaro, sia a livello di collegamento pedonale che visivo.

Anche in questo caso si suggerisce di estendere la superficie pavimentata pedonale (dadi in pietra), che caratterizza il nucleo storico, al fine di valorizzare i collegamenti pedonali e creare un dialogo tra il nuovo parco pubblico sopraelevato e il contesto circostante.

Si propone inoltre di rivalutare le dimensioni dell'area verde di fronte a Casa Borghese, favorendo uno spazio libero più ampio, al fine creare un importante contatto visivo con il nuovo parco pubblico.





## 6. CONCLUSIONI

---

La proposta pianificatoria che prevede la rivalorizzazione del Parco Balli, quale spazio pubblico e la realizzazione di un autosilo sotterraneo, in un'area di pregio della città di Locarno, permette di riqualificare l'intero comparto del nucleo storico, ampliando le aree pedonali valorizzando la fruibilità a mobilità lenta, cercando di limitare lo spazio destinato al traffico veicolare e i posteggi esterni.

L'obiettivo di creare importanti sinergie tra le parti che compongono l'agglomerato cittadino favorendo i collegamenti pedonali, permettono di promuovere la realizzazione di spazi pubblici attrattivi.

I due scenari illustrati nel presente documento (senza pretesa di essere esaustivi) suggeriscono di riflettere su alcuni temi urbanistici e di mobilità, analizzando gli spazi, le gerarchie e le relazioni tra le parti che compongono la città, mettendo in evidenza la permeabilità degli stessi, attraverso una valorizzazione dei collegamenti pedonali.

Il Parco Balli nasce come giardino privato collegato ad un edificio storico della città e proprio per questo situato ad un livello superiore rispetto la superficie di percorrenza.

Si suggerisce pertanto di approfondire i temi legati all'ampliamento delle aree pedonali per favorire un contatto diretto e di fruibilità al nuovo parco in relazione al nucleo cittadino e l'importanza di definire chiari contatti visivi per definire accessi e collegamenti verticali.

La riqualifica di un'area verde pubblica nel cuore del nucleo storico della città permette di creare importanti sinergie con il contesto circostante.

Il mantenimento della grotta artificiale presente sul sedime, verosimilmente sarà di difficile attuazione, considerando le dimensioni (numero di stalli richiesti vedi calcolo fabbisogno elaborato dallo Studio Allievi) dell'autosilo pubblico interrato, ma non si esclude comunque la possibilità di salvaguardia della stessa.

Il progetto del nuovo parco pubblico è garantito dagli elementi compositivi e dai contenuti che lo caratterizzano, il mantenimento della grotta artificiale esistente non risulta pertanto vincolante per lo sviluppo di un progetto di qualità.

Si consiglia di valutare il tema della grotta (mantenimento o eventuale smantellamento) nell'ambito del concorso di progettazione.

Al fine di garantire un intervento paesaggistico di qualità suggeriamo di considerare un spessore di terra vegetale adeguata sopra il manufatto interrato (minimo ca. 1.20 metri).

A seguito delle riflessioni emerse e in riferimento ad un futuro allestimento di un concorso di progettazione, si consiglia di definire un'area di studio includendo gli spazi pubblici nelle immediate vicinanze del mappale 4848, in modo da riqualificare l'intero comparto del nucleo cittadino, estendendo il tema dei percorsi pedonali, dei collegamenti pubblici e il contatto visivo con il nuovo Parco pubblico situato ad un livello sopraelevato, di particolare valenza.

Orsi & Associati  
Architetti e urbanisti  
Bellinzona 24 agosto 2018

Repubblica e Cantone  
Ticino

## **Il Dipartimento del territorio**

Vista la richiesta 17 giugno 2016 del Municipio per l'**esame preliminare dipartimentale della variante del Piano Particolareggiato del Centro Storico del Comune di Locarno**;

**concernente il fmn 4848 (Parco Balli)**

si esprime con il presente rapporto, in conformità all'articolo 25 cpv 3 Legge sullo sviluppo territoriale (Lst, RL 7.1.1) e all'art. 34 Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst, RL 7.1.1.1.1).

### **1. INTRODUZIONE**

#### **1.1. SCOPO DELL'ESAME PRELIMINARE**

Mediante l'esame preliminare (EP), il Dipartimento esperisce una verifica d'ordine generale sulla congruenza del piano d'indirizzo o del progetto di piano regolatore con la pianificazione direttrice (compresi i piani settoriali cantonali), la legislazione federale e cantonale e le pianificazioni dei Comuni vicini.

Esso mira ad individuare tempestivamente gli aspetti da correggere o da completare, come pure a sottoporre all'autorità comunale suggerimenti e proposte volte a migliorare il progetto pianificatorio (art. 34 cpv. 2 RLst). Inoltre, il Dipartimento espone la propria eventuale ponderazione degli interessi ai sensi dell'art. 3 OPT.

L'esame preliminare non costituisce un'assicurazione concreta nei confronti degli interessati riguardo al trattamento definitivo del territorio.

## 1.2. PRINCIPI PIANIFICATORI E DISPOSIZIONI PER IL DIMENSIONAMENTO DELLE ZONE EDIFICABILI

Il PR stabilisce scopo, luogo e misura dell'uso ammissibile del suolo, tenuto conto degli scopi e dei principi pianificatori espressi dagli artt. 1 e 3 legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT, RS 700). In base a tali norme, come pure all'art. 15 LPT, concernente il dimensionamento delle zone edificabili, occorre garantire una gestione parsimoniosa del suolo, fissare zone edificabili conformi alle reali necessità di sviluppo e ben allacciate alla rete del trasporto pubblico, nonché promuovere insediamenti compatti e di elevata qualità.

La LPT richiede che il fabbisogno di spazi per l'abitazione ed il lavoro sia in primo luogo da soddisfare mediante lo sfruttamento delle riserve (terreni liberi o sottoutilizzati) e il recupero delle aree dismesse. Se le previsioni di sviluppo non possono essere soddisfatte con tali misure, va promosso lo sviluppo centripeto degli insediamenti, nel rispetto del paesaggio e della qualità urbanistica, ad esempio con la densificazione di comparti strategici, serviti dai mezzi pubblici.

A seguito della modifica legislativa della LPT del 15 giugno 2012, i Cantoni sono tenuti ad adattare il Piano direttore (PD) entro 5 anni dal 1. maggio 2014, in modo da stabilire le dimensioni complessive delle superfici insediative, la loro distribuzione a livello cantonale e le misure atte a garantire il coordinamento regionale della loro espansione. Fino all'approvazione di tale adattamento, le disposizioni transitorie degli artt. 38a LPT e 52a OPT impediscono l'aumento della superficie complessiva delle zone edificabili nel Cantone. Nuovi azzonamenti sono ammessi unicamente se, al contempo, viene dezonata la stessa superficie (principio del compenso).

## **2. CONSIDERAZIONI FORMALI**

### **2.1. COMPONENTI DI PR OGGETTO DI VARIANTE**

Sono oggetto del presente esame i seguenti atti.

- a) modifica del piano dell'edificazione(1:1'000, maggio 2016);
- b) modifica del piano degli spazi pubblici (1:1'000, maggio 2016);
- c) Rapporto di pianificazione (maggio 2016);

Nell'incarto sono inoltre presenti i seguenti documenti di base e atti illustrativi:

- d) Complemento tecnico al Rapporto di pianificazione (4 maggio 2016);
- e) Calcolo del fabbisogno e strategia di gestione posteggi su suolo pubblico (15 novembre 2015);
- f) Piano – Calcolo del fabbisogno posteggi su suolo pubblico, Studio specialistico, aggiornamento 2015, Comparto Città vecchia (15 novembre 2015).

### **2.2. CONSULTAZIONE DEI SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE**

Sono stati consultati i seguenti Servizi, le cui osservazioni sono state coordinate e, se del caso, ponderate ai fini del presente EP. Se ne darà conto, per quanto necessario, nel seguito.

- Ufficio dei beni culturali .....17.07.2017
- Sezione della mobilità / Divisione costruzioni ..... 13.06.2017
- Ufficio della natura e del paesaggio .....08.03.2017
- Sezione protezione aria, acqua e suolo .....09.09.2016
- Sezione della logistica .....04.07.2016

## **3. CONTENUTO DELLA VARIANTE**

Il Comune dispone di un Piano Particolareggiato del Centro Storico approvato dal Consiglio di Stato l'8 gennaio 1985 con risoluzione n. 160.

La variante proposta in questa sede è volta al cambio di destinazione del fmn 4848, storicamente il parco del Palazzo Orelli-Raffaelli (ora Casa Balli), da zona residenziale a "Settore per attrezzature di interesse pubblico – Comparto speciale Giardino ex Balli e Area dell'autosilo sotterraneo".

## **4. ESAME DEI CONTENUTI DELLA VARIANTE**

### **4.1. CAMBIO DI DESTINAZIONE E D'USO DEL FMN 4848**

#### **4.1.1. Premessa**

Il fmn 4848 è attribuito, in base al Piano Particolareggiato in vigore, al settore C di risanamento conservativo con possibilità di nuove costruzioni ("zona tratteggiata") con un i.s. massimo di 1.1 e un'altezza massima di 12.50 ml.

Il Comune di Locarno, in data 21 marzo 2016, ha adottato il nuovo Piano Particolareggiato del centro storico e del centro urbano, nel quale ricade anche il fmn 4848. Il PP adottato prevede la conferma della situazione pianificatoria in vigore.

L'adozione del PP è stata preceduta dall'Esame preliminare (EP) dipartimentale 20 luglio 2012.

Il Municipio ha anche elaborato una variante di PR concernente la tutela dei beni culturali, oggetto di Esame preliminare dipartimentale del 16 agosto 2016. In quest'ultima variante il Municipio proponeva la tutela del muro di cinta su Contrada Borghese (parzialmente), l'insieme della scalinata circolare con la nicchia, le murature e le balaustre e la corrispondente prima fascia del giardino verso Contrada Borghese, rinunciando alla tutela di 98 edifici e manufatti.

Le varianti relative al Settore 4 del Comune di Locarno e all'intero Piano del traffico sono pure state presentate al DT per EP 28 marzo 2017; il presente esame è coordinato con quello relativo al piano del traffico in ragione della sovrapposizione che riguarda il tema dei posteggi.

#### **4.1.2. Descrizione della proposta**

La necessità della modifica pianificatoria deriva dall'opportunità emersa dall'acquisto del fmn 4848 da parte del Comune. Contrariamente agli orientamenti pianificatori attuali, si è aperta la possibilità di una destinazione pubblica invece di quella residenziale. Il Municipio propone il mantenimento del giardino, con la sostanziale conservazione dei suoi principali e peculiari elementi costitutivi e la formazione di un'autorimessa interrata a copertura del fabbisogno generato dal Centro storico.

L'accesso all'autorimessa, sia in entrata che in uscita, è previsto da Contrada Borghese; la necessità di salvaguardare la continuità del muro di sostegno con balaustre verso l'edificio della storica Casa Borgo induce a prevedere lo squarcio del muro all'estremità opposta, verso il fmn 418. Il dislivello tra la strada e la quota del parco comporta la costruzione di un volume, da definire nella sua conformazione, che emergerà dalla quota del parco: in esso potranno essere contenuti la rampa d'accesso dei veicoli dell'autorimessa, gli accessi pedonali, i locali di servizio e l'accesso al parco. A livello del parco questo volume andrà a formare una piattaforma sopraelevata, che verso monte si raccorda al terreno naturale. L'accesso pubblico al parco potrà avvenire tra il muro verso il fmn 418 e il nuovo volume dell'entrata dell'autorimessa, mediante una scalinata o rampa e l'accesso per i motulesi mediante il lift con fermata anche sulla copertura dell'accesso.

Il Municipio ha sviluppato un concetto di sistemazione che, una volta consolidata la base pianificatoria, sarà comunque modificato e precisato in funzione dei risultati di un concorso di progettazione.

Il Municipio si è inoltre chinato sul calcolo del fabbisogno dei posteggi al fine di giustificare il dimensionamento del posteggio coperto proposto. In base a quanto riportato nel rapporto di pianificazione, con la realizzazione dell'autorimessa saranno eliminati circa quaranta stalli presenti all'interno del centro storico in spazi pubblici di pregio; in particolare si cita Piazzetta dei Riformati, Piazza M. Respini e Piazza Morettini (vedi figura a pag. 10 del Rapporto di pianificazione).

L'accessibilità all'autorimessa è prevista da est percorrendo Contrada dei cappuccini-Contrada Borghese, e da ovest dai percorsi via Varenna-via San Francesco e via Castelrotto che poi si congiungono su via cittadella. L'uscita è prevista in direzione ovest sull'asse Contrada Borghese-via Vallemaggia. La valutazione del traffico indotto ha portato a stimare un aumento del traffico non significativo per la viabilità.

L'articolo di norma determina le modalità d'intervento rispetto agli elementi di pregio che caratterizzano il comparto (mantenimento dell'orangerie, parziale demolizione del muro integrando le parti antiche e nuove del manufatto, sistemazione del terreno).

#### **4.1.3. Esame**

La modifica puntuale in oggetto si inserisce in un quadro di varianti di PR che abbracciano l'intero territorio comunale e che riguardano i temi cardine di questa modifica: il fabbisogno e l'organizzazione dei posteggi pubblici in relazione alla tutela dei beni culturali ed alla riqualifica di parti del nucleo storico.

Per valutare la sostenibilità e coerenza della stessa il Dipartimento ritiene di verificare in ingresso se siano dati gli estremi per giustificare la realizzazione di un autosilo pubblico e di riflesso di comprendere se ed in che misura questo è compatibile con la tutela dei beni culturali e la riqualifica del nucleo.

##### **a Aspetti viari e giustificazione posteggio**

Di regola la realizzazione all'intero dei nuclei storici di importanti impianti destinati allo stazionamento di veicoli va evitata, così che non vi siano attrattori di forti flussi di traffico veicolare su strade che poco si prestano a tale funzione. In genere, infatti, la conformazione di questi luoghi e dei vicoli stradali, per la loro sistemazione (pavimentazione ed arredo) e per la loro dimensione (ampiezza), meglio si prestano alla funzione pedonale o ciclopedonale.

Nel caso in esame il Dipartimento ritiene che tale regola possa ammettere un'eccezione, purché siano date alcune condizioni. L'entrata in materia è data in primo luogo dall'obiettivo di scongiurare la realizzazione di stabili residenziali in corrispondenza di un luogo non costruito e considerato di pregio. Occorre tuttavia sincerarsi, non solo che le conseguenze dettate dalla nuova funzione di autosilo non nuocciano alla qualità complessiva del nucleo, ma che invece ne costituiscono una premessa di riqualifica. Il bilancio complessivo dell'operazione dal profilo viario e da quello urbanistico deve essere positivo.

In conseguenza di ciò, in termini di calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici i 100 posti auto proposti con la variante dovranno essere verificati in maniera tale da risultare adeguatamente coordinati con le capienze degli altri posteggi pubblici esistenti e pianificati con il progetto di Piano del traffico. Fatte salve le verifiche legate a tale calcolo, il Dipartimento è dell'avviso che un'adeguata riqualifica del nucleo storico richieda che tutti e 71 i posteggi pubblici collocati attualmente lungo le vie di questo comparto storico, e non solo una quarantina come proposto dal Municipio, siano dislocati nel previsto nuovo autosilo. I restanti 29 stalli potranno invece essere messi a disposizione, su abbonamento, dei residenti che non usufruiscono di un posteggio. Così facendo si apporterebbe un miglioramento urbanistico adeguato delle piazzette inserite in questo comparto pregiato. La disposizione normativa di eliminazione dei posteggi e parallela loro sostituzione nell'autosilo, dovrà essere codificata nelle Norme di attuazione.

La modalità di accesso al posteggio all'autosilo va pure migliorata: nel Piano del traffico attualmente sottoposto al DT per esame preliminare, il tratto Via San Francesco-Via Cittadella è indicato come strada ad uso prevalentemente pedonale, approccio condiviso dallo scrivente Dipartimento. L'accesso da ovest va quindi

rivisto e coordinato con quanto previsto dal Piano del traffico. Al fine di diminuire le pressioni su questo comparto dovute al traffico veicolare, è auspicabile che l'accesso da ovest al previsto autosilo venga impedito: gli utenti in provenienza da questa direzione hanno infatti la possibilità di posteggiare nei diversi autosili presenti in corrispondenza della Città Vecchia (P7 in Via Franzoni di 140 stalli, P8 in Via Appiani di 44 stalli e P15 di Piazza Castello di 358 stalli). Per quel che concerne l'accesso da est, una soluzione ottimale potrebbe essere quella di prevedere sia l'entrata sia l'uscita da/per Via Cappuccini-Via Borghese ed evitare tutto il traffico di transito all'interno di questo comparto sensibile.

### **b Tutela dei beni culturali**

Nell'ambito dell'EP 20 luglio 2012 sul PP del Centro Storico, il DT ha proposto di tutelare quale bene culturale d'interesse locale ai sensi della LBC il "Complesso del Palazzo Orelli Raffaelli, comprendente il palazzo, il giardino, le serre, la grotta in tufo, il muro di recinzione, la scalinata, l'edificio accessorio (rustico)", ai mapp. 406, 4848. Con l'esame preliminare del 16 agosto 2016 il DT non ha condiviso l'impostazione data alla variante per il settore del Nucleo storico e ha chiesto al Municipio, alla luce dei disposti della LBC e anche delle indicazioni dell'esame preliminare DT del 2012, di rivalutare i singoli edifici del nucleo storico per una loro eventuale tutela.

E' utile, nella circostanza, inquadrare il contesto territoriale di riferimento della variante. Via Borghese, nel nucleo storico di Locarno, è dominata da un muro, a sostegno del parco, in grandi conci rustici di pietra sormontati da una massiccia balaustra ben sagomata ancorché interrotta da balaustre. Verso il Palazzo Orelli Raffaelli, inserita in un muro intonacato, si apre la doppia entrata monumentale: una più grande per le carrozze, con pilastri di sostegno in pietra sormontati dagli originali fanali a gas e lavorati a semplici motivi geometrici; una seconda, più modesta, racchiusa da una cornice; entrambe chiuse da eleganti cancelli in ferro. Dietro ai portali vi è una piccola corte, su cui si apre il monumentale scalone in pietra, a doppia rampa, con fini balaustre in ghisa, che dà accesso all'ampia e rialzata spianata del parco, oggi quasi del tutto privato della sua copertura vegetale e dei suoi antichi percorsi; tuttavia al centro vi è ancora un'alta grotta in tufo artificiale, che era circondata da uno stagno sormontato da un ponte in ferro. I confini di quello che era un magnifico parco sono indicati da una lunga e leggera serra/orangerie, in vetro, ferro e muratura, con al centro un corpo principale classicheggiante (si veda Memorie di Casa Balli, a cura di Francesco Garufi, Rancate 2013). Nel 2014 l'Ufficio federale della cultura (UFC) ha pubblicato l'opuscolo I giardini storici nella pianificazione "Guida per le autorità e gli specialisti", elaborato in collaborazione con il gruppo di lavoro giardini storici di ICOMOS Suisse, consultabile sul sito della Confederazione. Il parco al mapp. 4848 di Locarno è stato catalogato nell'ambito di questo censimento. A proposito di questo tipo di patrimonio l'UFC nel suo sito scrive: "Una protezione efficace dei giardini storici presuppone anzitutto che le strutture d'importanza storico-culturale siano riconosciute come tali. L'elenco dei giardini storici della Svizzera elaborato da ICOMOS Suisse è un importante contributo in tal senso. Si tratta però di un elenco non giuridicamente vincolante e costituisce soltanto una base per inventari e strategie di preservazione più ampi e approfonditi". Il valore storico, culturale e urbanistico dei giardini e dei parchi storici non va, infatti, ridotto alla sola componente vegetale o unicamente al ruolo di complemento e coronamento di edifici. I giardini, con le loro diverse

componenti, possono infatti avere dignità di monumenti in sè, quali insiemi architettonici e vegetali che esprimono lo stretto rapporto tra civiltà e natura.

L'indirizzo contenuto nella variante di PR volto a tutelare il parco del Palazzo Orelli Raffaelli con le strutture e i manufatti di pertinenza conservatisi, è pertanto valutato positivamente. Il DT riconferma pertanto in questa sede che il Complesso del Palazzo Orelli Raffaelli – comprendente il palazzo, la scalinata e l'edificio accessorio al mapp. 406, il giardino, l'orangerie e le serre, la grotta in tufo, il muro di recinzione ai mapp. 406 e 4848 – è degno di essere protetto quale bene culturale d'interesse locale ai sensi della LBC.

Alfine di valorizzare al meglio il parco storico sarà necessario affidare a un professionista competente il suo restauro, affinché i lavori siano rispettosi dei valori monumentali e conformi ai principi d'intervento riconosciuti a livello nazionale e internazionale, segnatamente ai Principi per la tutela dei monumenti storici in Svizzera emanati dalla Commissione federale dei monumenti storici (CFMS) nel 2007. In tal senso, anche i "nuovi e moderni elementi edili di arredo" che il Municipio intende inserire nel parco andranno accuratamente progettati e relazionati alla sostanza storica esistente o restituibile (essenze vegetali).

Nella documentazione della variante viene sancito che l'edificio dell'orangerie deve essere conservato e può essere destinato a struttura di servizio e di supporto del parco. L'orangerie e le serre sono destinate a "Esercizio pubblico, chioschi, spazi di servizio, WC" (si veda piano Concetto di sistemazione per parco e autorimessa pubblica): questa destinazione d'uso è ritenuta compatibile, naturalmente a condizione che venga restaurata e conservata la sostanza architettonica. Tale indicazione deve quindi essere ripresa nelle Norme.

Per contro a p. 11 del Rapporto di pianificazione si afferma che "non si prevede la tutela della grotta artificiale, in quanto la stessa potrebbe ostacolare la formazione del posteggio sotterraneo; quest'elemento, pur suggestivo, non è peculiare per la qualità dell'insieme". Il DT non condivide questa valutazione, dal momento che la grotta in tufo – un tempo circondata dal laghetto - è un elemento strutturale del parco. La conservazione di questo elemento va garantita per quanto possibile: un'eventuale rinuncia in tal senso andrà adeguatamente circostanziata nell'ambito di una ponderazione d'interessi, in cui il valore della grotta andrà in ogni caso riconosciuto.

La costruzione dell'autosilo in sotterranea, al di sotto del parco - con gli accessi carrabili (rampe), le uscite pedonali, gli ascensori, le scale, gli edifici e le infrastrutture di servizio ecc. – solleva delicate questioni relative alla reale conservazione e al restauro del Parco stesso e dei suoi elementi citati in precedenza. Simili interventi andrebbero, di regola, invero evitati: un invito per altro contenuto nel documento "Principi per la tutela dei monumenti storici in Svizzera" allestito dalla Commissione federale dei monumenti storici (CFMS) che ha affrontato il tema delle costruzioni interrato in ambiente storico. L'entrata in materia per la realizzazione dell'autosilo, data dalle circostanze già evidenziate in precedente, comporta per il Municipio di procedere, negli atti pianificatori, con un'esplicita e attenta ponderazione d'interessi.

La proposta comunale di inserire il nuovo portale di accesso alla rampa dell'autosilo ha, inoltre, come grave conseguenza la demolizione parziale del pregevole muro che costeggia via Borghese. Tale muro, oltre ad avere un valore storico-culturale, è un importante elemento urbanistico di riferimento che caratterizza e conferisce qualità al comparto. Considerato il ruolo urbanistico centrale del muro

e la potenziale perdita anche dal punto di vista monumentale, è necessario che il Municipio dimostri che quella può essere l'unica soluzione per l'accesso all'autosilo.

Occorrerà in ogni caso prevedere una progettazione di grande qualità, in quanto generalmente le coperture di autosili attrezzate a verde non restituiscono spazi fruibili di alta qualità, visto che raramente una copertura vegetale maschera effettivamente la sottostante presenza di una struttura utilitaristica quale è l'autosilo. L'art. 58c NAPRP-CS prevede che oltre la quota del terreno esistente "sono ammesse unicamente le volumetrie strettamente necessarie per l'accesso all'autorimessa". La piattaforma di copertura dell'accesso all'autosilo e la torretta lift previste nell'angolo sud-ovest dovrebbero essere di principio evitate o quantomeno la loro ubicazione dovrebbe essere rivista e limitata per rapporto al sovrastante parco da proteggere.

In conclusione, la creazione di un autosilo sotterraneo in corrispondenza di una superficie di un parco cittadino ottocentesco che merita di essere restaurato e conservato, è ammissibile per le circostanze già evidenziate, ma comporta inevitabilmente delle controindicazioni dal profilo della tutela dei beni culturali che andranno adeguatamente ponderate. Nell'ambito di tale ponderazione andranno affinate e considerate tutte le misure che permetteranno di combinare al meglio obiettivi di carattere funzionale con quelli volti alla conservazione ed al restauro del bene culturale qui in discussione.

### ***c Perimetro di interesse archeologico***

Il mapp. 4848 si trova all'interno del perimetro d'interesse archeologico denominato "Via dei Cappuccini", la cui istituzione è stata proposta del DT - sentiti UBC e CBC - nel 2012 (si veda preavviso PRP-CS).

Il rinvenimento archeologico più vicino al sedime del parco corrisponde a quello segnalato da Mario Bertolone in Lombardia romana (1939, p. 306): "Locarno, contrada Borghese, proprietà Eredi fu E. Balli (mapp. 406). Diverse tombe di inumati, vuote". Tenuto conto di tale interesse, l'obbligo di notificare almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori al Servizio archeologia dell'Ufficio dei beni culturali ogni intervento suscettibile di modificare lo stato del fondo (art. 16 RLBC), in modo da concordare e controllare i lavori fin dai primi movimenti di terra e, in caso di ritrovamenti, coordinare le successive operazioni.

## **5. CONCLUSIONI**

La proposta pianificatoria, che prevede la realizzazione di un autosilo sotterraneo e il recupero del Parco Balli quale spazio pubblico, rappresenta una misura che permette di scongiurare la realizzazione di stabili residenziali in corrispondenza di un luogo aperto di pregio nel centro storico di Locarno. Il Dipartimento ritiene che essa sia praticabile nella misura in cui sia rafforzata la riqualifica delle parti di centro storico oggi occupate da parcheggi e non siano pregiudicati altri valori presenti. Occorre dunque sincerarsi che il bilancio complessivo - da esplicitare in una corretta e completa ponderazione degli interessi - sia positivo per la qualità del nucleo. Per questi motivi, oltre alla verifica del numero complessivo di posti auto da realizzare in funzione dell'effettivo fabbisogno - compresa l'esigenza di elimina-

re i posteggi in superficie che contribuiscono alla riqualifica del nucleo - le disposizioni normative dovranno poter combinare al meglio gli obiettivi di carattere funzionale con quelli volti alla conservazione ed al restauro del parco ottocentesco.

Il Dipartimento auspica di aver fornito il proprio contributo affinché l'autorità comunale possa adottare un documento pianificatorio in grado di soddisfare al meglio gli obiettivi da esso perseguiti.

Viene inoltre ribadita la disponibilità della Sezione dello sviluppo territoriale (Ufficio della pianificazione locale) per eventuali ulteriori delucidazioni

#### PER IL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:



Claudio Zali

Il Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità:



Riccardo De Gottardi

## 6. COMUNICAZIONE

### Invio normale:

Municipio di Locarno, Piazza Grande 18, 6600 Locarno

### Invio esterno:

al pianificatore Fabio Giacomazzi (fabio.giacomazzi@urbass.ch)

### Invio interno:

Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);

Ufficio della pianificazione locale (dt-upl@ti.ch);

Ufficio della natura e del paesaggio (dt-unp@ti.ch);

Ufficio dei beni culturali (dt-ubc@ti.ch);

Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);

Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch);

Sezione della logistica (dfe-sl@ti.ch).