



**Partito Socialista**  
**Sezione di Locarno**

casella postale 23  
6601 Locarno

Sezione dello sviluppo territoriale (SST)  
Palazzo Governativo  
6500 Bellinzona

Locarno, 16 dicembre 2020

**OSSERVAZIONI SUL PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE  
DI QUARTA GENERAZIONE - PALOC4**

**1. Premessa**

Nel rispetto del termine assegnato di 30 giorni esponiamo schematicamente alcune osservazioni al Programma di agglomerato del Locarnese di 4. generazione, nell'ambito della consultazione prevista dal 16 novembre 2020 al 16 dicembre 2020, secondo il bando pubblicato sul FU 090/2020 del 10.11.2020.

Purtroppo e ancora una volta dobbiamo constatare che la consultazione avvenga alla fine del processo pianificatorio, quindi tardiva. E ciò malgrado avessimo segnalato tale esigenza già con PALoc2, ribadita e rafforzata con PALoc3. L'assenza di informazione intermedia durante i due anni di lavori ed elaborazione dei documenti ci obbliga a dover consultare e capire in tempo brevissimo una corposa documentazione. Mal si comprende tale modo di agire che inficia un corretto ed esaustivo processo d'informazione e di partecipazione, auspicato dalle istruzioni ARE (Garanzia della partecipazione), e vincolato dalla legge: LPT (art. 4), Lst art (4 e 5, 11) nonché dalle indicazioni del PD R10.

Dobbiamo altresì constatare la non presa in considerazione delle osservazioni e richieste elencate nel documento «PALoc3: presa posizione su consultazione DATEC» sottoscritta da 5 associazioni (ATA, ProVelo, APM, AQR, CNPV) inviata all'ARE, copia anche Cantone e comuni (v. allegato).

Le autorità cantonali e quelle comunali continuano ad essere sorde, oltre che estremamente fiscali nell'interpretazione della legge. Ribadiamo pertanto, quali rappresentanti politici di cittadini, di poter usufruire di tale diritto, ed insistiamo affinché le autorità di competenza agiscano in tal senso.

L'emergenza COVID 19 e lo stralcio della serata d'informazione pubblica da parte degli esperti avrebbero dovuto condurre le Autorità a concedere maggiore tempo per la consultazione. In questo senso, rileviamo come in genere i Programmi d'agglomerato (PA) del resto della Svizzera prevedano dei periodi ben più ampi di pubblicazione, come ad esempio il PA Lucerna (dal 4 settembre al 2 novembre, che presenta anche la sintesi della preventiva consultazione dei Comuni), il PA Soletta (dal 14 ottobre al 23 dicembre), il PA Argovia Est (dal 1° settembre al 1° novembre), il PA Friburgo (dal 9 ottobre all'8 dicembre).

Oltretutto, giunti a ridosso delle ferie Natalizie, nonché di quelle giudiziarie, nulla impediva a livello operativo di concedere maggior tempo, fissando il termine a metà gennaio 2021. Ciò che non avrebbe comportato alcun disagio, o impedimento all'elaborazione dei dati raccolti tramite la consultazione, ma avrebbe consentito maggior agio a cittadini ed associazioni per leggere, analizzare e redigere le osservazioni.

Codesta Autorità non può appellarsi alla impossibilità di farlo (vedi esempi di altri Cantoni sopra citati), e nemmeno può appellarsi alla mancanza di tempo derivante dalle strette scadenze: questione questa generata semmai da una carente gestione di progetto, nonché efficacia degli enti incaricati. Ma tant'è si ha l'impressione che l'autorità abbia voluto scientemente scelto di evitarlo.

Ci riserviamo quindi il diritto di sottomettere eventuali altre osservazioni nel prossimo futuro.

## **2. Osservazioni generali**

Nel complesso, riteniamo che il PALoc non poggi ancora su una sufficiente metodologia di lavoro e di procedura. In particolare, vi è un problema di metodo in quanto difetti di un vademecum che indichi e definisca una procedura standard d'elaborazione generale e delle singole misure (studio di fattibilità e stima dei costi con susseguenti mandati di studio in parallelo o concorso di progetto per architetti o ingegneri o per dei gruppi interdisciplinari o incarico diretto a seconda del caso e nel rispetto della LCPubb.). Inoltre, le singole misure non prevedono o non esplicitano il preventivo coordinamento con gli altri aspetti territoriali, che la loro successiva pianificazione dovrebbe poi consolidare. Non è sufficiente fare la "lista della spesa" con le singole schede, senza esaminare le altre esigenze pianificatorie dei comuni o senza dar loro un indirizzo in tal senso, dando la sensazione che manchi una particolare unità d'intenti.

Un esempio generale è dato dallo sviluppo di tre assi urbani a Locarno (via Franzoni, via Varesi, via Varenna) senza che vi sia una logica unitaria per trattare queste strade, poiché ognuno è sviluppato da tre progettisti diversi con delle logiche molto diverse.

Un esempio particolare è invece dato dalla Misura IN 12 sulla valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno. Qui il PALoc intravede i problemi urbanistici del Quartiere e, senza analisi preventiva e relativa discussione, dà delle indicazioni pianificatorie che verranno adottate subordinatamente alla correlata misura TIM 21.1.1 per la riqualifica di via Franzoni. Quest'ultima richiama tra l'altro la Misura IN 9 PALoc3 sulla contenibilità e lo sfruttamento delle riserve dei PR, ma non la IN 12 che ne sarebbe il complemento urbanistico. Nel frattempo, la densificazione a volte caotica del quartiere avanza, senza che il Comune riesca minimamente a controllarla, ad esempio con misure di salvaguardia della pianificazione.

Infine, sarebbe auspicabile evitare l'attribuzione di alcuni studi di fattibilità o addirittura dei progetti definitivi direttamente all'interno del gruppo di lavoro PALoc. Tale situazione crea un palese conflitto d'interessi e impedisce un sano confronto all'interno del gruppo tecnico che valuta le misure proposte.

### Rapporto

Il Rapporto fonda le sue analisi sulle previsioni di evoluzione della popolazione del 2005, oggi superate. Si pensi che le previsioni demografiche dell'Ufficio federale di statistica nell'estate 2020 hanno marcato, soprattutto per il Ticino, un cambiamento radicale di prospettiva. Da un Cantone con marcata crescita a un cantone in stasi demografica fino al 2030 per poi passare alla diminuzione. La forte diminuzione della domanda di alloggi nel futuro sembra avere un carattere strutturale e si combina con un preoccupante aumento degli alloggi vuoti.

## Alloggi vuoti

	Cantone	Regione Locarnese	Sponda destra	Locarno
2011	1'680	197	169	15
2012	1'828	373	318	95
2013	1'819	327	255	56
2014	1'847	485	390	169
2015	2'284	652	508	221
2016	2'795	775	616	285
2017	3'764	1'161	849	377
2018	4'826	1'219	851	377
2019	5'534	1'291	903	388
2020	6'639	1'407	1'024	407
Incremento % 2011-19	295.2	614.2	505.9	2'613.3

Fonte: Ustat

L'incremento degli alloggi vuoti si presenta, dal profilo statistico, come indicato nella tabella del rilievo federale ufficiale. Si noti che la statistica sugli alloggi vuoti sottovaluta il fenomeno (come del resto riconosciuto anche dalla CATEF). Analizzando i dati dei registri a livello comunale, il numero degli alloggi vuoti ad esempio a Locarno è di oltre 1000 unità come dichiarato dal Municipio, ossia oltre il doppio di quelli rilevati dalla statistica. Guardando i luoghi dove si è costruito massicciamente negli ultimi anni si direbbe che gli alloggi vuoti siano ben distribuiti nei quartieri più popolosi e nella maggioranza dei casi in grado di accogliere nuove famiglie. A fronte della forte presenza e probabile domanda di residenze secondarie anche nel futuro (presenza strutturale di AlpTransit), la preoccupazione è che le zone ben servite dal traffico e densamente edificate (e anche ampiamente costruite) vengano destinate nei prossimi anni a residenze secondarie generando un fenomeno difficilmente reversibile. Anche nei comuni assoggettati alla LASEC, specie nei comuni dove la regolamentazione nel PR è assente o insufficiente, è ancora possibile trasformare le residenze primarie costruite prima del 2012.

## Posteggi

Il Programma d'agglomerato considera con particolare attenzione la questione dei trasporti, come d'altronde previsto per legge. Riteniamo che nel PALoc tuttavia, fa e ha sempre fatto difetto la questione dei posteggi pubblici e privati, la cui politica è essenziale nel rendere efficace le misure di trasporto. In questo senso, il PALoc è carente sia nelle analisi, sia nelle proposte. Il proliferare di nuovi posteggi pubblici messi a disposizione senza un preventivo conteggio e a volte senza neppure essere pianificati rischia, infatti, di vanificare il lavoro del PALoc. Manca, insomma, una strategia di agglomerato per lasciare i posteggi alla sua periferia.

## Traffico ciclabile

Con l'evoluzione del PALoc, la mobilità lenta, e in particolare il traffico ciclabile, sono diventati sempre più importanti per la loro funzione utilitaria di spostamento all'interno dell'agglomerato. Riteniamo che non si sia ancora giunti, però, a cambiare completamente dalla considerazione turistica a quella urbana. Se da un lato l'estensione della rete ciclabile e l'implementazione del bikesharing sono sforzi certamente apprezzabili, dall'altro le misure per la trasformazione da uso ricreativo ad uso utilitaristico del sistema sono insufficienti. Rileviamo particolarmente una carenza d'attenzione alla possibilità d'interscambio tra traffico ciclabile e trasporto pubblico alla quale si potrebbe ovviare prevedendo ad esempio posteggi per biciclette coperti in prossimità delle fermate degli autobus oppure la possibilità di caricare le stesse direttamente sui mezzi pubblici (senza sovrapprezzo del biglietto). In conclusione urge migliorare la rete ciclabile per incentivare l'uso della bicicletta e gli spostamenti a piedi quali modalità di trasporto quotidiano nella città e nell'agglomerato poiché, come citato nel Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia risalente al 1998

e approvato nel 2006 (PTLV 2.3), “Tale miglioramento è direttamente dipendente dalla riduzione del traffico motorizzato in città e a sua volta contribuisce alla diminuzione dello stesso volume di traffico.”

### Residenze secondarie

#### **Misura IN 1 Sviluppo centripeto degli insediamenti: Promozione della residenza primaria nelle aree centrali e ben allacciati al TP**

La residenza secondaria è molto diffusa (oltre il 30%) in tutto l’agglomerato locarnese, comprese le aree centrali, e limita fortemente l’efficacia del PALoc, in quanto riduce la densità abitativa e lavorativa nei luoghi ben serviti dai mezzi di trasporto pubblici. Come si dice nella scheda, la concorrenza come effetto di AlpTransit si farà sentire in particolare nei luoghi centrali e ben accessibili.

Col PALoc3 la IN 11 (inspiegabilmente in priorità B) imponeva a ogni comune di elaborare un concetto per la regolamentazione della residenza secondaria da inserire nel PR. Nella versione del PALoc4 (priorità A) viene richiesto ai comuni di elaborare delle misure per favorire la residenza primaria limitando quella secondaria e favorire la trasformazione delle residenze secondarie in primarie, “nelle aree centrali ben servite dal TP”, tuttavia, de facto, limitatamente ai 7 comparti indicati già oggetto di altre misure PALoc.

Ci si chiede quale potrà essere l’efficacia pratica di questa misura.

Innanzitutto il tema viene circoscritto ad alcuni comparti, come gli assi urbani con i loro fronti o un quartiere notoriamente poco attrattivo per la residenza secondaria (Quartiere Campagna dove vige tutt’ora un limite del 25% massimo di residenze secondarie), tralasciando ampie porzioni di territorio interessanti per lo sviluppo centripeto; ad esempio il Nucleo di Ascona e l’insieme del territorio muraltese dove in mancanza di regolamentazioni della residenza secondaria è possibile, malgrado l’assoggettamento alla Lex Weber, qualsiasi cambio di destinazione degli alloggi costruiti prima del 2012; o del quartiere Saleggi di Locarno con i comparti delle torri dove attualmente il PR indica una percentuale ammessa di residenze secondarie del 50% ma dove non è prevista alcuna misura. Una definizione più ampia del campo di applicazione della misura che tenga conto dell’insieme delle “aree centrali e ben servite dal TP” andrebbe ripristinata per migliorare la strategia volta a promuovere uno sviluppo centripeto in consonanza con il TP.

È facile illudersi che l’assoggettamento alla LAsSec risolva in qualche modo il problema. Tuttavia la scheda ammette che l’assoggettamento di numerosi comuni alla LAsSec sia problematica, ma si limita a constatare che “l’impatto di questi cambiamenti sia ancora da approfondire”, non formalizzando alcun compito, anzi vanificando il quesito limitando l’azione a soli 7 comparti, per altro non tutti prioritari sotto il profilo della residenza secondaria.

Un terzo aspetto riguarda le concrete misure che possono essere poste nel quadro delle riqualifiche degli assi urbani per trasformare le residenze secondarie in primarie. Senza indicazioni e suggestioni chiare la misura rischia di nascere morta: la classica limitazione delle residenze secondarie (ancorché sarebbe piuttosto ridicola se applicata su un fronte stradale quando gli interi quartieri sono interessanti per il livello di centralità e di grado del servizio di TP) è in grado di convertire nel medio termine una trasformazione degli alloggi secondari esistenti in primari?

A nostro giudizio andrebbe definita un’area significativa del territorio ben servito dai trasporti pubblici e bisognerebbe prevedere delle misure incisive per limitare la residenza secondaria, come ad esempio applicare un limite massimo del 20% di residenze secondarie indipendentemente che si tratti di comparti appartenenti a un comune assoggettato alla lex Weber (per gestire i cambi di destinazione degli alloggi costruiti prima del 2021) o non ancora.

### 3. Osservazioni riguardanti le singole misure

#### **Misura TIM 13.2 Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi Muralto**

Lo spostamento del traffico di collegamento da via Simen su via San Gottardo è tema pluridecennale. Un buon passo avanti è stato fatto diversi anni fa con la chiusura al traffico privato dell'ultimo tratto alla Verbanella, l'invito con la segnaletica a prendere via San Gottardo dall'incrocio della Croce Bianca e l'eliminazione della linea centrale spartitraffico. Gli esiti sono stati sensibili ma non del tutto soddisfacenti. Occorre ora accelerare il processo di moderazione del traffico su via Simen e lo strumento più adatto non può che essere il Programma di agglomerato, che però la prevede in priorità B quando altrove già si pensa a riordinare l'aspetto urbanistico delle strade. Chiediamo quindi che la misura TIM 13.2 sia infine posta in priorità A.

#### **Misura ML 3.1 Asse di collegamento e di transizione a lago: passerella sul Fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi**

Il Programma di agglomerato del Locarnese ha permesso di avere una visione e una forza operativa sull'insieme dell'agglomerato urbano mai vista prima. Grazie al PA si è arrivati infine a realizzare un collegamento ciclopedonale attrattivo tra Locarno e Ascona, oltrepassando i campanilismi locali. In questo senso, mal si comprende però la proposta di un'ulteriore passerella sulla Maggia a poche centinaia di metri di distanza da quella appena inaugurata. La nostra posizione negativa non poggia solo sull'essere un doppione, ma anche su altre considerazioni. Innanzitutto, la passerella non risolve la continuità a lago, poiché dal lato di Locarno risale dal lago troppo in profondità lungo la Maggia e non ne ridiscende dalla parte di Ascona: il percorso si allunga eccessivamente per i pedoni portandoli in terre di nessuno dal lato di Ascona, non risulta competitiva per il traffico ciclabile con la nuova passerella poiché accorcerebbe il percorso di pochi minuti. In questo senso, nemmeno si comprende come questa passerella possa così attrattiva per il percorso casa-lavoro/scuola. Inoltre, la nuova passerella ha risolto diversi dubbi sollevati nell'ambito dei referendum contro la passerella della misura ML 3.1, rendendo quest'ultima in gran parte superata. Riproporla costituisce forse anche un atteggiamento irrispettoso nei confronti delle decisioni popolari, anche per il nuovo investimento previsto (5 milioni e mezzo) a fronte di un'efficacia nemmeno garantita.

#### **Misura IN 6.3 Riqualifica fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)**

Via Locarno si è nel tempo costituita come un importante asse di traffico di collegamento tra i centri dell'agglomerato e verso le gallerie autostradali. Ciò ha determinato anche la concentrazione di commerci e servizi legati all'automobile. Le due fasce urbane ai lati di via Locarno si sono consolidate con questa specificità, assumendo una chiara funzione urbanistica con propri pregi e difetti all'interno dell'agglomerato. La misura 6.3 non assume tuttavia questa identità, liquidandola anzi come "contenuto estraneo e superato dello sviluppo del quartiere" e "spazio eterogeneo ed episodico", ma soprattutto non vedendo anche la sua funzione nella dinamica urbana. La misura propone quindi di favorire la promozione di una residenza primaria di qualità.

Al di là della discussione sul valore urbanistico della situazione attuale, chiediamo come si pensa di ottenere questa qualità. Il riferimento va in particolare all'elevato carico fonico della strada che, per la sua funzione, difficilmente potrà essere ridotto, e alla presenza di commerci e stazioni di servizio che non vorranno lasciare questa ubicazione interessante, che permette anche una chiara sinergia tra le attività presenti. In ottica temporale, ad esempio, per dare spazio alla qualità abitativa queste attività andrebbero tutte dismesse prima di realizzare le prime abitazioni che guardano su via Locarno e prima che si possa modificare l'area compresa tra marciapiede e fronte edificato.

## **Misura IN 12 Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno**

Il quartiere Campagna ha subito in questi anni una pressione edificatoria molto intensa, dovuta sostanzialmente all'aumento degli indici e delle altezze sancito dal PR adottato negli anni '90, e alla forte pressione esercitata sul mercato immobiliare dagli investitori istituzionali in questi ultimi anni, per cui una riqualifica urbanistica del quartiere appare ormai di difficile attuazione.

La valorizzazione degli spazi stradali e degli spazi pubblici e dei fronti stradali è condivisibile, in particolare con la creazione di uno spazio pubblico di qualità nella parte centrale in corrispondenza di via Franzoni, via Galli e della copertura della galleria della Centovallina, ma è altrettanto necessario analizzare la situazione degli altri assi stradali; una riqualifica del quartiere deve tener conto anche dei flussi di traffico privato eccessivi su via Vallemaggia e sul suo spazio pubblico in relazione alla piazza di Solduno.

Nel corso degli anni, il Programma d'agglomerato ha considerato lo spazio lacustre anche come vettore di trasporto, ma finora è riuscito unicamente a consolidare la linea NLM tra Locarno, Tenero e Magadino. Questo tema sembra essersi spento con il PALoc 4, o perlomeno ridotto alla componente paesaggistica del Lago Maggiore, di per sé già ben consolidata, ma senza entrare con incisività nel merito dei problemi della riva e della sua privatizzazione. Da parte nostra, riteniamo che lo spazio lacustre debba essere considerato anche quale vettore per un trasporto alternativo.

### **4. Conclusioni**

In conclusione, si auspica che le nostre osservazioni possano servire a rivedere il PALoc4 quale strumento utile a definire una visione unitaria del nostro territorio e soprattutto quale strumento promotore di partecipazione e di una concreta progettualità.

Grazie per la vostra attenzione e cordiali saluti.

Per la Sezione di Locarno del Partito Socialista

I Co-presidenti:

Giorgio Fransioli

Nancy Lunghi

Responsabile del Gruppo di lavoro  
Territorio e Ambiente, PS Locarno:

Michele Bardelli