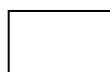




Piano di Magadino

Rete urbana



 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante

Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
- Risultato intermedio
- Dato acquisito (per le singole misure, v. cap. 3)

Versione del 01.08.2017

La data si riferisce all'entrata in vigore delle ultime modifiche della scheda ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale. Complementi d'informazione sulla cronologia completa delle procedure relative alla scheda possono essere richiesti all'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

Sezione dello sviluppo territoriale
Ufficio per lo sviluppo economico

Istanze con compiti da svolgere

- Sezione protezione aria, acqua e suolo
- Sezione dell'agricoltura
- Sezione forestale
- i Comuni interessati (vedi cap. 5)

Obiettivi del Piano direttore

I, 2, 3, 4, 15, 16, 23, 24, 25, 26

Schede correlate

P1, P2, P4, P5, P7, P8, P9, P10, R1, R6, R7, R8, R9, R10, R/M2, R/M4, M1, M6, M7, M9, M10, V1, V2, V5, V6, V7, V11 e V12

Cartografia

Carta di base, Carta tematica Patrimonio

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.



I. Situazione, problemi, sfide

Situazione e problemi

Considerazioni generali, procedure

Il concetto di sviluppo del Piano di Magadino (PdM) s'ispira alle indicazioni del Piano Direttore cantonale (PD), in particolare della scheda RI, Modello territoriale, dove si esprime la necessità di un approfondimento progettuale per comprensori della realtà cantonale.

L'allestimento dello studio ha voluto evidenziare le componenti strategiche che meglio esprimono le aspettative di sviluppo interne ed esterne all'area, tenendo conto delle trasformazioni avvenute e di quelle in atto nel territorio ticinese, delle relazioni spaziali che la interessano (in particolare la struttura dell'insediamento, le funzioni dei poli urbani ed i rapporti transfrontalieri) e delle potenzialità indotte dagli interventi tecnologici ed infrastrutturali che si prospettano (AlpTransit, trasformazione della realtà produttiva, ecc.).

Il lavoro di pianificazione ha assunto il compito di definire e organizzare alcuni argomenti attorno ai quali focalizzare le energie positive presenti nella nostra società, senza avere una pretesa globalizzante che presuppone sovente delle premesse esterne che non siamo in grado di gestire (in particolare nell'evoluzione della struttura e della congiuntura economica).

Lo studio di base relativo al comprensorio del PdM è stato articolato in tre fasi ben distinte:

- la **prima fase** - conclusa nel 1995 - che ha permesso alle Autorità cantonali e comunali coinvolte di scegliere un'opzione prioritaria tra diverse ipotesi di sviluppo del Piano di Magadino;
Il Rapporto sulla 1a fase dei lavori sul "Concetto di sviluppo del Piano di Magadino" è stato presentato alle Autorità ed all'opinione pubblica nel corso del mese di febbraio 1995.
Alla presentazione è seguita una fase di consultazione (fino all'autunno 1995) aperta ai Comuni interessati, alle regioni di montagna, ai principali consorzi, alle CIT del Bellinzonese e del Locarnese ed a tutte le associazioni con interessi sul Piano di Magadino.
I risultati di questa procedura sono stati raccolti in un documento volto a precisare e aggiornare:
 - il comprensorio di studio allargato (integrazione dell'area urbana di Bellinzona e di Locarno),
 - gli indirizzi pianificatori da seguire per migliorare l'assetto territoriale del PdM,
 - le esigenze d'approfondimento da realizzare nell'ambito della 2a fase del progetto.
- la **seconda fase** - iniziata nella primavera del 1996, ha consentito di effettuare gli approfondimenti dei diversi settori di studio in vista della specificazione degli strumenti attuativi del piano comprensoriale. È stato allestito un Piano di coordinamento territoriale (PCT) da integrare successivamente nel PD con l'adozione di nuove schede di coordinamento e la modifica di alcune schede già in vigore e con l'aggiornamento delle rappresentazioni grafiche.
Con la 2a fase sono stati approfonditi, rispettivamente coordinati i seguenti temi:
 - il Parco fluviale;
 - il problema delle colture protette (serre e tunnel di plastica riscaldati);
 - il collegamento A2-A13;

- l'AlpTransit (attraversamento del Piano di Magadino), con l'integrazione del risultato dei lavori svolti dal Gruppo di riflessione;
- l'aeroporto.

- la **terza fase** ha compreso l'esame e la valutazione delle osservazioni e delle proposte pianificatorie inoltrate nel corso delle consultazioni del 1999 e del 2000 (informazione e partecipazione, art. 11 Lst). Essa tiene conto anche della maturazione di alcuni progetti importanti per il futuro assetto pianificatorio del comprensorio come il Parco del Piano di Magadino, il collegamento stradale A2-A13 e gli sviluppi paesaggistici e urbanistici relativi al passaggio di AlpTransit.

Componenti naturali del territorio

L'analisi della situazione ha mostrato come il Piano di Magadino, nonostante una presenza relativamente elevata di componenti naturali (ca. 9% della superficie totale) rischi un processo di separazione in comparti delle diverse componenti costitutive (natura, agricoltura intensiva, pascolo, aree abbandonate, ecc.) e dunque di banalizzazione, dovuta alla riduzione della diversità ed alla perdita della possibilità di percepire le varie forme del paesaggio.

Questa situazione è dovuta alla mancanza di rigenerazione spontanea degli ambienti, conseguente all'eliminazione delle dinamiche alluvionali, all'abbassamento della falda e ad un forzato incremento della produttività dei terreni.

Dall'analisi generale della situazione attuale risulta che la percentuale di ambienti naturali e semi-naturali, ancora presenti sul piano, deve essere considerata come un limite minimo, quindi questi elementi devono essere conservati e protetti.

Purtroppo la sola conservazione degli oggetti rimasti oggi sul Piano non sarà sufficiente a garantire la conservazione di specie importanti. Infatti, l'intensificazione delle pressioni che essi subiscono (anche se non mirate alla distruzione diretta) e le condizioni generali presenti attualmente sul PdM, sono tali da determinare una forte banalizzazione della diversità specifica, sia vegetale sia animale.

La mancanza di neoformazione spontanea di nuovi ambienti (impedimento delle dinamiche alluvionali), l'accelerazione dei processi di maturazione pedogenetici (aumento della produttività e conseguente eutrofizzazione, abbassamento della falda), sono all'origine del problema. Per cercare di compensare questi effetti antropici negativi, diventa quindi indispensabile:

- eseguire degli interventi di gestione,
- stabilire, dove necessario, delle fasce tampone di protezione
- eseguire dei veri e propri ripristini tramite la creazione di nuovi biotopi e
- riconvertire alcune aree attualmente utilizzate dall'agricoltura di tipo intensivo.

Al di là di queste osservazioni, è essenziale ricordare l'importante potenzialità delle aree in cui la dinamica alluvionale è ancora possibile. Soprattutto le aree di pascolo in golena, lungo il Ticino, possono essere nettamente valorizzate con un minimo sforzo pratico.

Lungo le golene del Ticino sarà molto importante, per l'intero PdM, cercare di recuperare almeno parzialmente ed a livello qualitativo, la situazione come era negli anni '60. Il ripristino delle foreste potrebbe essere conflittuale con le esigenze idrauliche, mentre le praterie alluvionali non pongono problemi.

A medio termine si potrà prendere in considerazione anche la distruzione puntuale degli argini (zona Bolle di Magadino, Boschitt di Sementina).

All'esterno della zona palustre (comparti agricoli definiti a "vocazione integrata"), si

dovrà cercare di aumentare la presenza di elementi puntuali e lineari al fine di poter costituire un reticolo ecologico migliore. Questi elementi devono riprendere essenzialmente le tipologie proposte per le superfici di compensazione ecologica (proposte dalle direttive 1994 dall'UFA e dall'UFAPP) e adattate alle situazioni del PdM.

Territorio agricolo

Nel corso della 2^a fase dello studio comprensoriale è stato approfondito il ruolo dell'agricoltura sul Piano di Magadino. Dalle indagini effettuate sono emersi i seguenti elementi:

- le ampie e fertili superfici agricole risultate dalla bonifica, nonostante la perdita di rilevanza generale dell'agricoltura e il forte sviluppo degli insediamenti, mantengono la caratteristica originaria del PdM;
- l'ampiezza delle aree coltivate ammonta a ca. 1650 ha. Circa 250 aziende, con 900 persone occupate, producono un fatturato annuo di oltre 35 mio di fr. (valore riferito al 1996);
- l'ossatura aziendale è composta da strutture di medie dimensioni (tra 5 e 15 ha);
- la multiformità delle colture (orticoltura, produzione di sementi, di semi oleosi, di patate, di cereali panificabili e d'afforaggiamento e produzione lattiera);
- la diversità dei sistemi colturali (intensivo, integrato, biologico);
- le capacità di garantire la cura (e dunque l'immagine paesaggistica) del comprensorio in tutte le sue caratteristiche.

Questi elementi testimoniano la vitalità del settore agricolo e la sua importanza nel contesto socio-economico della pianura alluvionale del Ticino.

L'agricoltura presenta comunque, nonostante questi indicatori, dei reali sintomi di crisi, in particolare:

- il cambiamento strutturale in atto mette in causa le capacità competitive del settore;
- l'assetto fondiario che limita la proprietà degli agricoltori a ca. 1/3 delle superfici gestite, rendendo più vulnerabile il settore alle pressioni congiunturali e riducendo le potenzialità di razionalizzazione;
- la conflittualità nelle destinazioni dei fondi con altre utilizzazioni (natura, insediamenti, infrastruttura) che mette ulteriormente in difficoltà la gestione del settore.

Nelle summenzionate condizioni, si può temere che l'ossatura aziendale del PdM (aziende tra 5 e 15 ha), di fronte ad un'ulteriore pressione sui redditi potrebbe cedere, trasformando la propria attività a tempo parziale e concentrandola prevalentemente sui fondi in proprietà. Questa dinamica, a causa della dispersione dei fondi in proprietà e della pressione sui prezzi conseguente ai nuovi orientamenti di politica agricola a livello nazionale e internazionale, potrebbe comportare il sottoutilizzo di una parte rilevante delle superfici del Piano con effetti negativi dal profilo paesaggistico e funzionale.

Paesaggio

Lo spazio rurale e naturalistico che si configura quale "Parco del Piano di Magadino" si estende lungo i ca. 10 km del tracciato del fiume Ticino tra Giubiasco (foce Morobbia) e le Bolle di Magadino; su una larghezza di ca. 2 km, per un totale di ca. 22 kmq. Rispetto alla superficie complessiva del fondovalle del PdM di ca. 4'000 ha, il Parco occupa ca. 2'200 ha ossia ca. il 55%.

Il Piano di Magadino è un territorio particolarmente interessato all'applicazione di leggi e ordinanze federali. Tali condizionamenti, pur essendo legati a settori diversi, interagiscono tra loro (segnatamente le zone palustri e l'agricoltura).

I vincoli principali riguardano i seguenti settori:

- Pianificazione del territorio

L'area destinata a parco è interamente fuori delle zone edificabili, e come tale ricade sotto l'applicazione dell'art. 24 LPT (fuori zona) e 22 LPT (interventi conformi alla funzione prevista per la zona d'utilizzazione). Ciò significa che già oggi l'edificazione d'infrastrutture deve dimostrare l'assenza di conflitti con interessi pubblici preponderanti, tra i quali la tutela della natura. Sono poi da considerare i condizionamenti contenuti nei Piani del paesaggio dei singoli Comuni.

- Protezione della natura

I vincoli già oggi esistenti riguardano soprattutto paesaggi e biotopi (zona palustre, paludi, golene, siti di riproduzione d'anfibi, zone umide, vegetazione ripuale, siepi, boschetti, ecc.). Tali vincoli derivano dalla Legge sulla protezione della natura (LPN, art. 18, 21) e dalle relative ordinanze di protezione.

- Agricoltura

In ambito agricolo vi sono importanti condizionamenti sul Piano, dettati perlopiù dal diritto federale. Il settore è particolarmente complesso, ma per le implicazioni territoriali che determinano il tipo di paesaggio risultante sono importanti quelli che riguardano i pagamenti diretti (concimazioni equilibrate, superfici di compensazione ecologica, ecc.).

- Foreste

Le aree boscate del Piano sono ampiamente tutelate dalla legislazione federale e cantonale in materia di foreste.

- Acque

Oltre ai principi di protezione della qualità delle acque (di superficie e del sottosuolo), vi è sul Piano come altrove, l'obbligo di rispettare le caratteristiche naturali dei canali e dei corsi d'acqua semi-naturali, il divieto generale d'intubare, ecc.

- Caccia e pesca

La caccia è attualmente bandita sul Piano, mentre la pesca è proibita nel delta del Ticino e della Verzasca, e nel laghetto di Gudo.

Il Parco del PdM non interessa dunque un territorio libero da condizionamenti d'uso. Al contrario, deve diventare uno strumento che, nel gestire i vincoli esistenti, crea principalmente occasione di sviluppo su base contrattuale volontaria, per perseguire un obiettivo territoriale che possa, contemporaneamente, soddisfare le esigenze dei tre settori componenti il Parco stesso: agricoltura, natura e svago. Si evidenzia che il parco, nella sua accezione moderna, non può essere identificato con una *riserva* in cui l'intervento umano è bandito, ma con un'area di promozione e di sviluppo mirato.

Di fatto, il modello di Parco proposto rientra nella "categoria V" di protezione fissata dall'Unione internazionale per la conservazione della natura e delle sue risorse (UICN) che indica:

"Area protetta gestita principalmente con lo scopo di assicurare la conservazione del paesaggio e per fini ricreativi: si tratta di una zona in cui l'interazione fra uomo e natura ha modellato nel corso dei tempi il paesaggio con qualità estetiche, ecologiche e/o culturali particolari ed eccezionali, presentando sovente una grande diversità biologica. Preservare l'integrità di questa interazione tradizionale è essenziale per la protezione, il mantenimento e l'evoluzione di una tale area."

Lo scopo di un parco sul Piano deve dunque essere quello di promuovere un paesaggio a carattere prevalentemente rurale ricco d'ambienti naturali, in cui vi sia integrazione tra agricoltura, svago e natura. Il Parco è dunque un progetto di paesaggio per il futuro.

Un paesaggio rurale si identifica con un paesaggio prevalentemente non edificato, contraddistinto da colture diversificate ed intercalate da elementi naturali quali siepi, boschetti, filari, biotopi ecc. La situazione attuale rappresenta un limite inferiore di presenze sul territorio e in questo senso tutti gli elementi naturali e semi-naturali rimasti devono essere conservati e protetti, come pure ne vanno creati di nuovi (vedi in particolare il capitolo 3.2).

Questa ricca articolazione paesaggistica va promossa in un coerente progetto territoriale guidato dai summenzionati obiettivi; è quanto propone l'idea di Parco del PdM, che si fonda in sintesi sul seguente modello:

1. non vincoli ma occasioni di sviluppo;
2. creare valore aggiunto (in complemento o ex-novo);
3. integrare e coordinare le politiche settoriali degli enti pubblici.

Si tratta quindi di rafforzare in questo contesto le sinergie esistenti e di incentivarne di nuove, per supportare la possibilità di percepire anche in futuro la varietà e la ricchezza del paesaggio del PdM.

Il polmone centrale delimitato dal Parco alimenta e ne è a sua volta alimentato dal punto di vista paesaggistico oltre che naturalistico, dai versanti che lo affiancano. Il mantenimento d'adequati collegamenti ecologici con i versanti collinari ha perciò un'importante valenza paesaggistica che va preservata e rafforzata con adeguate misure pianificatorie. Gli assi verdi indicano i settori in cui interventi d'alberatura vanno promossi quali elementi strutturanti l'immagine del più caratteristico e rilevante paesaggio rurale di pianura del Cantone Ticino.

Funzione ricreativa e turistica del territorio

Il comprensorio del Piano di Magadino presenta una forte attrattività e grandi potenziali per il turismo e la ricreazione, data la varietà, la ricchezza e la bellezza del suo paesaggio. Tali potenziali sono però solo parzialmente sfruttati, come pure sono in parte sminuiti da un'insufficiente cura ed attenzione verso il territorio.

Nei comparti che si affacciano sul lago, la presenza di importanti strutture di svago (zona Tenero-Minusio) caratterizza già oggi uno sfruttamento alquanto intensivo del territorio, che comporta peraltro indubbi benefici di carattere economico ma crea pure conflitti d'uso.

Nelle aree collinari si registra un'offerta importante di posti letto secondari, senza la presenza di particolari strutture turistiche complementari.

Nelle aree interne al Parco del Piano di Magadino, salvo l'eccezione dell'aerodromo, si trovano piccole strutture di svago, in parte conflittuali (ad es. pista go-kart), e d'accoglienza (con offerte agrituristiche).

Occorre perciò adottare una strategia promozionale differenziata, che consideri l'importante offerta ricettiva e turistica che coinvolge le regioni turistiche del triangolo Locarno-Bellinzona-Lugano.

Per quanto concerne il Parco del PdM, appare appropriato un orientamento volto a favorire le attività di svago all'aria aperta, in simbiosi con la natura, con una dotazione infrastrutturale leggera (turismo dolce).

Il contenuto dell'offerta turistica dovrà essere precisato nelle successive fasi di pianificazione, in part. nell'ambito del PUC (vedi Scheda A.8), in particolare con:

- una rete di percorsi pedestri e percorsi tematici;
- una rete di percorsi ciclabili, equestri, per pattini a rotelle;
- centri d'informazione e strutture d'accoglienza;
- punti d'osservazione ad aree naturali;
- strutture agrituristiche;
- aree di svago attrezzate (grill, tavoli picnic, parco giochi, ecc.);
- un'offerta di biotopi didattici/parco giochi naturale.

Insedimenti

Il comprensorio ristretto (comprende i 14 Comuni definiti nella 1ª fase di studio) presenta attualmente l'136 ha edificabili (SEN= superficie edificabile netta) di cui:

- residenziali 65 %
- industriali/commerciali 23 %
- edifici e attrezzature pubblici 12 %

La sponda sinistra ha una SEN di ca. 670 ha, quella destra di ca. 470 ha. La distribuzione delle funzioni residenziali è abbastanza equilibrata sulle due sponde:

<u>sinistra</u>	<u>destra</u>
ha 386	ha 360
ab. 15000	ab 12400

La differenza sta nella componente SEN commerciale-industriale sul totale degli insediamenti, infatti:

- sponda sinistra: 60 % industria/commercio e 30 % residenza
- sponda destra: 15 % industria/commercio e 80 % residenza

Importanti sono le riserve di superfici non edificate pari al 41 % della SEN totale per complessivi 470 ha

- di cui ca. 300 ha a scopo residenziale, ca. 140 ha a scopo produttivo e 30 ha per funzioni pubbliche;
- circa 69 ha, quindi il 15 % del totale delle riserve, non sono urbanizzati.

La sponda sinistra presenta una quota di SEN inedita del 39 %, quella destra del 45 %.

Dal profilo della contenibilità, la disponibilità di terreno edificabile evidenzia potenziali di sviluppo che permetterebbero il raddoppio delle unità insediative rispetto al 1995 (posti lavoro +150%, residenti +65% e posti turistici +50%).

Il Concetto di sviluppo del PdM non propone sostanziali cambiamenti relativi all'estensione, alla quantità della superficie edificabile ed alla sua contenibilità. In termini generali, dezonamenti appaiono difficilmente attuabili se non in relazione a opere di interesse cantonale o nazionale, sia per ragioni di sicurezza del diritto (zone rese edificabili da poco tempo, dopo lunghi iter ricorsuali), sia perché l'edificazione discontinua rende problematico a grande scala un riuso agricolo razionale delle superfici non edificate (difficoltà di recuperare comparti unitari sufficientemente estesi).

Le modifiche riguardano dunque soprattutto la distribuzione delle superfici (adattamenti, cambiamenti di destinazione, ecc.) in funzione di un disegno spaziale più coerente e rispettoso dei concetti espressi. L'evoluzione della pianificazione del comprensorio speciale AlpTransit, in funzione dell'inserimento della "Variante al-

ternativa ottimizzata", potrà condurre a delle modifiche dei limiti edificabili in modo coordinato con l'effettiva attuazione nelle diverse tappe previste.

Trasporti e vie di comunicazione

Gli studi sulla mobilità nel PdM, in cui sono confluite le risultanze di altre analisi sui trasporti svolti dalle Commissioni regionali dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia (CRTLVM) e del Bellinzonese (CRTB), hanno permesso di verificare che:

- a) la ripartizione modale nel PdM è squilibrata a sfavore del trasporto pubblico,
- b) il tratto Quartino - Cadenazzo Est è al limite della capacità (per diverse ore al giorno la strada è utilizzata con un carico che supera i 2/3 della capacità) e questo porta ad una deviazione dei flussi sulla sponda destra che pure presenta un tratto in condizioni problematiche (Riazzino - Gudo),
- c) i movimenti di transito sono quantitativamente superiori a quelli con origine o destinazione nel PdM e la mobilità sistematica (pendolare) interessa circa il 40% dei flussi sul PdM,
- d) gli interventi a favore della mobilità pubblica, al fine di modificare la ripartizione modale verso un rapporto fino a 25% pubblico - 75% privato, sono necessari per evitare di spostare il problema dell'eccessivo carico stradale dal Piano verso i Centri urbani. Essi sono tuttavia insufficienti a risolvere gli attuali nodi di capacità sul PdM. Infatti, considerando una crescita minima (+1% annuo) della mobilità nei prossimi anni, in conseguenza dei fenomeni di dispersione degli insediamenti e di concentrazione dei posti di lavoro in pochi centri, il miglioramento del traffico pubblico (scenario "recupero dei trasporti pubblici") sarebbe in grado, tra 10 anni, di assorbire unicamente la crescita della mobilità, lasciando pressoché la stessa quantità odierna di veicoli sulle strade.

Per quanto attiene alla viabilità stradale, la scheda A. del PD90, in particolare quella settoriale A.12 relativa alla mobilità sul Piano di Magadino aveva dunque definito fino alla sua approvazione da parte dell'Autorità federale del 30.9.2005 la cosiddetta "Variante 95" quale soluzione di tracciato per il collegamento A2-A13. Questa soluzione è stata respinta in votazione popolare il 30 settembre 2007, allorché è stato impugnato il referendum contro la concessione del credito per il progetto di massima. L'opposizione non si rivolgeva tanto all'obiettivo dell'allacciamento del Locarnese alla rete delle strade nazionali, quanto al tracciato scelto.

Il Consiglio federale, nell'aprile 2006, ha inserito il collegamento A2-A13 nella rete di base delle strade di importanza nazionale del Piano settoriale dei trasporti. Nel luglio 2008 ha posto in consultazione l'adeguamento del Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11), che propone di completare la rete attuale con ca. 400 chilometri di nuove strade, tra le quali la Bellinzona-Locarno (H406-H13).

L'allacciamento diretto del Locarnese alla rete delle strade nazionali è un obiettivo (n. 21) del PD adottato dal Gran Consiglio il 26 giugno 2007; esso recita:

"Sostenere il completamento della rete delle strade nazionali con la realizzazione della Stabio est - Gaggiolo e l'allacciamento del Locarnese, e garantire funzionalità e sicurezza".

Dopo l'esito del referendum succitato, il Dipartimento del territorio ha cercato con gli attori interessati di definire una nuova strategia di lavoro per trovare una soluzione al perdurante problema.

Il 2.12.2008, il CdS, con la presentazione del Messaggio 6147 per il finanziamento di uno studio di fattibilità per diversi corridoi (vedi cap. 5), ha confermato di voler

assumere un ruolo attivo nei confronti della Confederazione in vista dell'assunzione del collegamento in oggetto nella rete delle strade nazionali e di una successiva rapida realizzazione. Dopo l'esame di un ventaglio di possibili tracciati, il CdS intende sottoporre alla Confederazione entro il 2010 per la sua decisione definitiva alcune soluzioni condivise dai differenti attori coinvolti.

In considerazione degli avvenimenti succitati, il punto 3.7 a. (vedi capitolo 3 Misure) della scheda è stato modificato assegnando il grado di consolidamento di "risultato intermedio" al collegamento stradale A2-A13.

La scheda di PD sarà successivamente aggiornata sulla base dei risultati dello studio in corso e in funzione della procedura che, se sarà confermata l'attribuzione del collegamento in oggetto alla rete delle strade nazionali, sarà retta dalla legislazione federale.

2. Indirizzi

2.1 Strategia pianificatoria

Il Consiglio di Stato, attraverso lo studio sul "Concetto di sviluppo del Piano di Magadino", persegue i seguenti obiettivi generali:

- a. valorizzare le potenzialità del Piano di Magadino nell'ambito dell'organizzazione territoriale cantonale e regionale;
- b. selezionare le utilizzazioni ammissibili e auspicabili del suolo, coordinandole con gli obiettivi pianificatori del Piano Direttore (PD) e delle pianificazioni locali (PR);
- c. conseguire un riordino dell'organizzazione territoriale mirato ad un miglioramento della qualità ambientale di questo comprensorio.

"L'opzione riordino e sviluppo", definita nel "Concetto di sviluppo del Piano di Magadino" (vedi Rapporto intermedio 1a fase), parte da questa "vocazione" e ne sviluppa le potenzialità attraverso le seguenti scelte d'indirizzo:

- d. la definizione di un "Parco del Piano di Magadino", esteso a tutto il territorio non edificabile, che ingloba il fiume Ticino e le sue golene, le componenti naturali e il paesaggio rurale circostante;
- e. una valorizzazione dello spazio rurale e naturalistico del PdM, grazie ad una più netta separazione fra le aree edificabili e quelle non edificabili;
- f. la precisazione delle condizioni per la realizzazione di strutture d'attrazione in grado di ridurre la dipendenza del settore turistico dai fattori meteorologici e stagionali (centri di servizi poli-funzionali, centri di ricreazione, culturali e di svago, ecc.);
- g. la definizione di tracciati stradali di collegamento che permettano una riduzione delle cesure trasversali che segmentano il territorio del piano;
- h. la strutturazione d'aree per servizi centralizzati d'interesse regionale, in futuro legate anche all'indotto dell'eventuale Stazione AlpTransit sul PdM.

Dal profilo politico-amministrativo, l'attuale frammentazione del Piano di Magadino in 14 Comuni autonomi - con altrettanti PR - non facilita l'attuazione delle scelte d'indirizzo. Di conseguenza, a fianco degli elementi progettuali summenzionati, occorre predisporre le necessarie misure di coordinazione delle attività d'incidenza territoriale del PdM.

Con l'approccio comprensoriale si è giunti alla proposta di costituire una "struttura organizzativa", raggruppante i diversi attori presenti nel PdM, preposta all'attuazione del "Parco del Piano di Magadino" (vedi capitolo 3.4).

Dal profilo ambientale, infine, occorre operare affinché i carichi attualmente gravanti sul PdM non siano aumentati e nel limite del possibile anche ridotti. Di conseguenza, gli interventi prospettati devono essere progettati in modo ecologicamente compatibile e corredati dalle necessarie misure d'accompagnamento, in particolare per rafforzare gli effetti positivi rappresentati dalla formazione di un ampio polmone verde (Parco del PdM) e dal risanamento fonico ed urbanistico delle aree insediative, conseguenti alla riorganizzazione del sistema dei trasporti e della mobilità.

2. Indirizzi

2.2 Componenti naturali del territorio

- a. Conservare e incrementare a lungo termine la specificità e la diversità biologica del comparto, in particolare attraverso la tutela e la cura dei biotopi caratteristici, delle popolazioni vegetali, fungine e animali.
- b. Coordinare le attività di protezione naturalistica con quelle di promozione agricola in funzione degli obiettivi del Parco del PdM.

2.3 Territorio agricolo

La pianificazione comprensoriale del PdM predispone adeguati strumenti di coordinamento territoriale per:

- a. rafforzare strutturalmente il settore agricolo;
- b. ridurre le conflittualità esistenti;
- c. promuovere una proficua convivenza con le altre componenti del Parco del PdM (natura e ricreazione);
- d. promuovere l'immagine del settore agricolo.
- e. La valorizzazione paesaggistica dell'ampio spazio rurale e naturalistico del PdM (delimitato dal perimetro del Parco), è condizione necessaria affinché possano svilupparsi le auspiccate sinergie fra agricoltura e attività turistico-ricreative.

2.4 Paesaggio

- a. Promuovere il Piano di Magadino nel suo insieme sviluppando le sue potenzialità agricole, naturali e ricreative.
- b. Salvaguardare e potenziare la ricchezza strutturale e l'originalità del paesaggio lungo il fiume Ticino, con attenzione al necessario supporto delle aree di contorno disposte fino ai limiti degli insediamenti edificabili, in particolare orientando le diverse utilizzazioni del Piano verso obiettivi di sviluppo sostenibile.
- c. Promuovere e sostenere l'agricoltura, quale attività economica e quale attività avente un'importante funzione strutturante del paesaggio.
- d. Promuovere una migliore percezione e attenzione verso il paesaggio nel suo insieme.

2.5 Ricreazione e turismo

- a. Valorizzare il potenziale endogeno di sviluppo per la ricreazione e il turismo nel rispetto delle esigenze d'insediamento primario, del paesaggio, dell'agricoltura e della protezione della natura.
- b. Assicurare a livello turistico-ricreativo le possibilità di fruizione a lunga scadenza (sia per la popolazione locale che per quella cantonale e ospite) e sensibilizzarla sui valori del comprensorio.
- c. Orientare la strategia turistica di promozione sulle attività di svago all'aria aperta, utilizzando l'agricoltura e la natura come elementi d'attrazione.
- d. Precisare le condizioni per la realizzazione di strutture di attrazione in grado di ridurre la dipendenza del settore turistico dai fattori meteorologici e stagionali.

2. Indirizzi

2.6 Insediamenti

Valorizzazione dell'insediamento e integrazione delle grandi infrastrutture previste nel comprensorio del PdM, perseguendo una composizione qualitativa del grande spazio rurale, quale elemento di riferimento di valore cantonale e nazionale, seguendo i criteri guida riferiti segnatamente:

- alla zona palustre;
- alle zone rurali tra la zona palustre e l'insediamento delle due sponde del fiume Ticino;
- alle zone interstiziali tra le aree edificate, rispettivamente le fasce ecologiche trasversali;
- al coordinamento tra le funzioni ammesse e le nuove infrastrutture.

2.7 Mobilità

- a. Organizzare la mobilità nel PdM a sostegno del modello di organizzazione territoriale, segnatamente della "città-Ticino" (vedi scheda RI), salvaguardando l'ambiente e promuovendo il miglioramento della qualità di vita nei Comuni che lo compongono.
- b. Promuovere, attraverso una strategia di azione multimodale, il traffico pubblico, la moderazione della circolazione e una politica di gestione dei posteggi, regolando l'afflusso di veicoli verso gli agglomerati urbani e i relativi centri.
- c. Realizzare nuovi tratti stradali in corrispondenza dei punti critici della rete esistente.
- d. I diversi progetti devono definire soluzioni in grado di:
 - essere operative a breve termine al fine di completare la rete del sistema di relazioni cantonale;
 - consentire un ampio ventaglio di possibilità progettuali future ed un'ottimizzazione degli investimenti (potenziamento del sistema di trasporto pubblico, integrazione dei diversi mezzi di trasporto, ecc.);
 - garantire un miglioramento della struttura spaziale ed ambientale del Piano di Magadino, limitando nel contempo i conflitti con le componenti ambientali e territoriali (natura, agricoltura, insediamenti, paesaggio);
 - assicurare condizioni ottimali di sicurezza e funzionalità nella circolazione stradale;
 - evitare lo spostamento dei nodi problematici in altre località (difficoltà di circolazione all'interno delle aree urbane) attraverso una migliore distribuzione modale e la gestione dei posteggi nei centri urbani.

3. Misure

3.1 In generale

L'attuazione della pianificazione comprensoriale si articola in due differenti livelli di competenza tra di loro coordinati:

- **a livello cantonale e regionale**, con l'approvazione della presente e delle allegate schede di coordinamento del piano direttore cantonale (Pianificazione comprensoriale A: Piano di Magadino), che stabiliscono l'interesse comprensoriale e cantonale dei progetti e le altre misure pianificatorie da attuare (ad esempio il PUC per il Parco del Piano di Magadino);
- **a livello comunale**, attraverso l'adattamento dei piani regolatori comunali.

3.2 Componenti naturali del territorio

a. <u>Zona palustre</u>	Consolidamento
<p><u>Caratteristiche generali</u></p> <p>La zona palustre si estende lungo i ca. 10 km del tracciato del fiume Ticino tra Giubiasco (foce Morobbia) e le Bolle di Magadino. Rispetto alla superficie complessiva del fondovalle del PdM di ca. 4'000 ha, la zona palustre occupa ca. 1'200 ha ossia ca. il 30%. Essa ingloba la golena, gli innumerevoli oggetti naturali protetti, le formazioni boschive comprese nel reticolo dei canali di bonifica ed i canali stessi. Questa superficie fa parte dell'Oggetto no. 260 dell'Inventario federale delle zone palustri e soggiace pertanto alla relativa Ordinanza federale del 1.5.1996.</p> <p>La zona palustre è la spina di riferimento per il Parco del PdM, inteso quale asse portante d'attuazione del Concetto di sviluppo del PM, cui si affiancano, in un disegno pianificatorio coerente, le altre componenti costitutive del progetto.</p> <p>La protezione della natura, l'agricoltura e la ricreazione, rappresentano i principali pilastri su cui costruire questo progetto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La <u>protezione della natura</u> agisce attraverso la tutela delle aree d'interesse naturalistico esistenti, l'individuazione delle loro necessità di completamento per formare un reticolo ecologico e la definizione delle zone tampone con cui proteggerlo. - L'<u>agricoltura</u> interviene attraverso il suo ruolo produttivo, garantendo la cura e la diversificazione del territorio e assicurando una rete di relazioni con il settore turistico che favorisce la fruizione del paesaggio da parte del visitatore (ad es.: fattorie come punti d'appoggio agrituristici per la degustazione e vendita di prodotti locali). - La <u>ricreazione</u> costituisce il momento di fruizione per la popolazione e di potenziale apporto economico al Parco in complemento all'agricoltura. <p><u>Condizioni di sfruttamento agricolo (vedi punto 3.3).</u></p> <p><u>Condizioni di fruizione ricreativa (vedi punto 3.5).</u></p> <p>Le attività ricreative, turistiche e di svago sono subordinate per intensità e frequenza alle esigenze di protezione naturalistica specifiche alla zona palustre. Il PUC preciserà, in complemento al punto 3.4, le attività e le infrastrutture ammesse.</p>	<p>Da</p>

3. Misure

b. <u>Aree di protezione e di valorizzazione naturalistica</u>	Consolidamento
<p>Il PCT indica questi elementi, in parte esistenti e in parti da costituire, ai fini di una valorizzazione ottimale del reticolo ecologico nell'intero comprensorio del PdM.</p> <p>Nella misura in cui modifiche pianificatorie giustificate da interessi specifici (come ad es. realizzazione d'opere o modifiche dei limiti edificabili) entrassero in conflitto con tali aree, occorre approntare le necessarie misure compensative, in grado di assicurare le citate funzioni di reticolo.</p>	Da
<p>c. <u>Fasce cuscinetto</u></p> <p>Nelle cosiddette "fasce cuscinetto di paludi d'importanza nazionale" che si trovano in una posizione esterna ai limiti della zona palustre, valgono le prescrizioni di gestione per le aree con simili funzioni stabilite dal Piano di gestione della zona palustre. Questi elementi saranno ripresi e precisati nell'ambito del PUC-PdM (cfr. punto 3.4).</p>	Da
<p>d. <u>Fasce di collegamento ecologico</u></p> <p>Nelle aree così definite vanno promossi, all'interno e fuori delle zone edificabili, il mantenimento e il potenziamento delle funzioni di collegamento ecologico e di tutela a livello paesaggistico degli spazi di separazione/connesione delle fasce pedemontane con il piano.</p>	Da

3.3 Territorio agricolo

a. <u>Criteri pianificatori per la delimitazione e l'adozione di zone agricole attrezzate</u>	Consolidamento
<p><u>Campo d'applicazione</u></p> <p>Con riferimento al punto 3.4 (Paesaggio) e all'art. 16 a), cpv. 3 LPT, all'interno dei limiti del Parco del PdM, le colture coperte, dipendenti o indipendenti dal suolo naturale (serre, tunnel riscaldati e altri impianti simili) che superano i 5'000 mq, possono essere edificate unicamente nelle apposite zone agricole attrezzate adottate dai comuni interessati secondo i criteri pianificatori stabiliti dal PD.</p> <p><u>Fabbisogni in rapporto allo stato attuale – indirizzo:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Situazione al 1996: <ul style="list-style-type: none"> - serre vetro ca. 5.4 ha, - tunnel caldi ca. 13 ha, - tunnel freddi ca. 18 ha. ▪ Bisogni futuri ipotizzabili: <ul style="list-style-type: none"> - in sostituzione ca. 10 ha (tunnel con serre), - in supplemento ca. 10 ha (nuove serre). ▪ Indirizzo quantitativo: in prospettiva le coperture complessive dovrebbero perciò ammontare a ca. 35-40 ha. <p><u>Criteri pianificatori per le zone agricole attrezzate comunali:</u></p> <p>I Comuni, nell'ambito dell'indirizzo quantitativo fissato, possono prevedere la formazione di zone agricole attrezzate al di fuori della zona palustre d'importanza nazionale e dalle fasce dei collegamenti ecologici-paesaggistici (vedi carta di base).</p>	Da

3. Misure

Valgono le seguenti condizioni:

- pianificazione unitaria in un'unica zona attrezzata avente una copertura di almeno 4 ha di serre;
- concentrazione di almeno 3 aziende orticole ed eliminazione di eventuali coperture in plastica (tipo tunnel) esistenti sulle altre superfici agricole gestite dalle aziende interessate;
- inserimento paesaggistico adeguato;
- edificazione ammessa solo per aziende riconosciute con sede in Ticino ai sensi della Legge federale sul diritto fondiario rurale (LDFR) del 4 ottobre 1991. La superficie coperta riservata ad ogni azienda è di 1.5 ha. Deroghe fino ad un massimo di 2.5 ha possono essere concesse se l'azienda dimostra di poter smantellare una superficie coperta equivalente all'esterno della zona agricola attrezzata.
- in caso di abbandono delle attività delle colture al coperto la superficie agricola deve essere ripristinata per l'utilizzazione originaria, alle condizioni pedologiche preesistenti. A garanzia di quest'indirizzo il progetto, da elaborare d'intesa con la Sezione dell'agricoltura, dovrà assicurare la possibilità di riconversione agricola in tempi brevi.
- direttive urbanistiche e costruttive da riprendere e precisare nei PR dei comuni interessati:
 - linee d'edificazione atte ad ottenere un inserimento ordinato degli impianti nel paesaggio;
 - altezza massima delle costruzioni: ml 5.50. I corpi tecnici non sono computati nell'altezza, purché siano contenuti nei limiti strettamente indispensabili e costituiscano una soluzione architettonicamente compiuta;
 - materiale di copertura: vetro o materiali plastici trasparenti;
 - predisporre adeguate misure costruttive a sostegno del risparmio energetico;
 - definizione delle esigenze di collegamento, in particolare raccordi stradali, eliminazione delle acque di scarico, utilizzazione ed evacuazione dell'acqua piovana, impiego di fonti energetiche legate all'ubicazione o non altrimenti utilizzabili, principi per la ricoltivazione (dopo eventuale cessazione dell'attività orticola).
- i Comuni adottano le misure necessarie per evitare la tesaurizzazione del suolo.

b. Attività agricole nella zona palustre

I tipi di utilizzazioni consentiti all'interno di una zona palustre d'importanza nazionale sono principalmente determinati dall'art. 78, cpv. 5 della nuova Costituzione federale¹, dagli articoli 23a-23d e 25 della LPN², nonché dall'Ordinanza federale sulle zone palustri del 1996 (OZP).

Il grado d'intensità di questi disposti di protezione è elevato: per i biotopi palustri (torbiere e paludi) vige un divieto assoluto per qualsiasi costruzione o modifica del suolo, indipendentemente dai suoi potenziali effetti sul biotopo.

Consolidamento

Da

¹ Ex. Art. 24 sexies, cpv. 5 della vecchia costituzione federale, votato da popolo e cantoni nel novembre del 1987, anche chiamato "articolo costituzionale di Rothen-thurm" in riferimento all'omonima zona palustre.

² Introdotti dal parlamento nella Legge sulla protezione della natura nel 1995.

3. Misure

Sono di fatto ammessi soltanto gli interventi di gestione naturalistica e dunque, nel caso delle paludi, talvolta anche agricola (taglio prati da strame).³

Nelle zone palustri questo divieto è meno tassativo e riguarda soltanto gli interventi che non si conciliano con gli scopi di protezione del singolo oggetto. Ogni intervento deve pertanto preventivamente dimostrare di non recare danno alla zona palustre; in caso contrario non potrà essere in alcun modo autorizzato in quanto, all'interno delle zone palustri, non vi è alcuna ponderazione d'interessi.

Gli obiettivi di protezione generali sono fissati dall'art. 23 c, cpv. 1 della LPN⁴ e nell'art. 4 dell'OZP. Quelli specifici per i singoli oggetti - che devono poi essere ulteriormente precisati dai Cantoni - si trovano negli allegati dell'OZP. Gli interventi contrari agli scopi della protezione sono di principio tutti quelli che danneggiano i biotopi (siano questi palustri o d'altro genere), quelli che alterano il carattere paesaggistico dell'oggetto, quelli che incidono sugli elementi storico-culturali e, infine, le trasformazioni dello sfruttamento del suolo che conducono ad una diminuzione della diversità biologica. Per questo motivo l'intensificazione delle pratiche agricole in una zona palustre è conflittuale con gli scopi della protezione, anche quando essa non danneggia direttamente un biotopo. Il riferimento temporale per giudicare se un'attività agricola è stata intensificata o meno non è la data d'entrata in vigore dell'Ordinanza (1996) o quella dell'articolo costituzionale (1987), bensì il 1° giugno 1983⁵. Ciò è dovuto al carattere retroattivo dell'articolo costituzionale di Rothenthurm.

Si tratta evidentemente di un condizionamento giuridico importante, ma che pone sul piano pratico difficoltà d'applicazione. Per questo motivo nelle tabelle riassuntive che seguono, è stata fissata come data di riferimento principale quella dell'entrata in vigore dell'Ordinanza (1996). Le utilizzazioni agricole intensive esistenti in quella data, in primo luogo orticoltura e campicoltura, andranno rimesse in discussione unicamente se provocano danni ai biotopi, oppure se hanno causato la scomparsa di ambienti agricoli di tipo estensivo esistenti nel 1983.

Le tabelle 1 e 2 presentate di seguito riassumono la situazione riguardante le utilizzazioni e gli interventi di carattere agricolo ammessi all'interno della zona palustre; esse si basano sui vincoli già citati in precedenza, che prevedono la distinzione in tre zone distinte: nucleo dei biotopi, rispettiva zona cuscinetto e comparto restante.

L'influsso dell'Ordinanza sulle zone palustri sulle golene del Ticino, (Bolle di Magadino escluse), merita un accenno. Secondo recenti approfondimenti effettuati con il servizio giuridico del BUWAL, l'uso di concimi liquidi in queste aree dovrà essere vietato in quanto i suoli - molto permeabili - non sono idonei al loro impiego. Il pascolo intensivo dovrà pertanto essere estensificato (diminuzione del carico e riduzione del periodo di pascolo).

Sempre in relazione alle concimazioni, citiamo ancora il problema generale dell'uso dei fanghi di depurazione, da ritenersi conflittuale con gli obiettivi della zona protetta.

³ P. Keller, Kommentar NHG, 1997, pag. 488, 489.

⁴ Interessante la precisazione degli stessi contenuti nel Commento alla LPN (Keller), pag. 504.

⁵ P. Keller, Kommentar NHG, 1997, pag. 517.

3. Misure

Utilizzazioni		Zona palustre		
		Biotopi		Comparto restante
		Nucleo	Zona cuscinetto nutrienti	
Tabella I: <i>Utilizzazioni permesse e non nella zona palustre (zona nucleo e zona cuscinetto nutrienti dei biotopi, comparto restante). Regola generale.</i>				
<ul style="list-style-type: none"> - Orticoltura - Floricoltura - Campicoltura - Viticoltura e frutticoltura intensiva 	Già esistente nel 1996	No	No	Si ⁶
	Presente dopo il 1996	No	No	No
Viticoltura e frutticoltura estensiva		No	No	Si ⁸
Pascolo estensivo		No	No ⁷	Si
Pascolo intensivo		No	No	Si ⁸
Foraggicoltura estensiva (senza uso di concimi)		Si ⁹	Si	Si
Foraggicoltura intensiva		No	No	Si ⁸
Strame		Si	-	-

⁶ Se l'uso agricolo non ha causato la distruzione di ambienti estensivi che ancora esistevano il 1 giugno 1983 e se i terreni sono idonei.

⁷ Salvo accordi con l'UPN.

⁸ Se non comporta il danneggiamento di specie protette o delle liste rosse e se non vi è il rischio di erosione (carico equilibrato).

⁹ Se serve a mantenere le caratteristiche dei biotopi.

3. Misure

Tabella 2:	<i>Infrastrutture ed interventi agricoli permessi e non nella zona palustre (zona nucleo e zona cuscinetto nutrienti dei biotopi, comparto restante). Regola generale.</i>		
Infrastrutture/ Interventi	Zona palustre		
	Biotopi		Comparto restante
	Nucleo	Zona cuscinetto nutrienti	
Nuove costruzioni e nuovi impianti agricoli	No	No	Si ¹⁰
Manutenzione di costruzioni ed impianti esistenti, destinati a mantenere l'attuale uso agricolo	Si ¹¹	Si ¹¹	Si ¹¹
Bonifiche	No	No	No ¹²

¹⁰ Unicamente per interventi che sono necessari a preservare l'uso agricolo tradizionale della zona palustre e se non interessano aree sensibili dal profilo paesaggistico; tali interventi devono comunque dimostrare la compatibilità con gli scopi della protezione.

¹¹ Se dimostrata la compatibilità con la finalità della protezione.

¹² Vi sono eccezioni nei casi in cui le bonifiche sono utili agli scopi della protezione; ad esempio il recupero di pascoli al Lucomagno quale intervento di valorizzazione del paesaggio (mosaico foreste/ambienti aperti).

c. <u>Principi materiali di politica agricola</u>	Consolidamento
<p>Gli indirizzi di politica agricola che gli enti pubblici devono perseguire a livello aziendale sono così riassumibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> – incentivare le aziende familiari di medie dimensioni, che si trovano in una situazione evolutiva difficile; – sostenere lo scambio di terreni fra le aziende, e più precisamente delle colture campicole all'interno della zona palustre con i prati permanenti situati all'esterno; – evitare che i nuovi produttori concentrino le loro attività nell'orticoltura/floricoltura in tunnel o serra; – puntare sulla qualità in aggiunta alla quantità attuale, per quanto riguarda l'allevamento e la campicoltura foraggiera; – promuovere la collaborazione tra la gestione del territorio agricolo di fondovalle e quello di montagna. <p>La strategia promozionale a supporto di quanto suesposto è da articolare sui seguenti punti guida:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mantenere un'ampia diversificazione di prodotti e forme di coltivazione sul Piano – applicare il criterio di sostenibilità, con particolare attenzione ai carichi ambientali indesiderati dei suoli e delle acque – predisporre un sostegno aziendale nei casi di necessità di ristrutturazione e/o di successioni 	Da

3. Misure

<ul style="list-style-type: none"> – favorire le sinergie nella creazione di redditi (in primis con svago e natura) – ridurre il carico amministrativo per gli agricoltori (in particolare nella molteplicità di prescrizioni legate alla promozione delle componenti naturalistiche) – applicare coerentemente le prescrizioni di salvaguardia e di compensazione delle superfici agricole <p>Occorre inoltre costituire una base conoscitiva informatizzata sullo stato e l'evoluzione d'uso e di proprietà dei fondi agricoli e delle aziende nel PdM; indicare quindi gli elementi per la realizzazione di piani di gestione aziendale che riducano le irrazionalità nella struttura fondiaria (dispersione dei fondi gestiti da singole unità aziendali, sia in proprietà che in affitto) e permettano quindi una migliore redditività aziendale.</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

3.4 Paesaggio – Parco del Piano di Magadino

a. <u>Per il comprensorio all'interno del Parco</u>	Consolidamento
<ul style="list-style-type: none"> – Per l'attuazione del concetto di Parco e in applicazione all'Ordinanza sulle zone palustri d'importanza nazionale, il Cantone, in stretta collaborazione con la "struttura organizzativa Parco", elabora un PUC (Piano d'utilizzazione cantonale) quale atto pianificatorio coordinato per le interessenze di carattere sovracomunale. – Il Cantone, in considerazione dei suoi compiti d'intervento nel comprensorio della "zona palustre d'interesse nazionale", appoggia, d'intesa con i Comuni e con il supporto degli altri enti e associazioni con interessi di gestione del territorio del Piano, la costituzione di una "struttura organizzativa" (ad es. nella forma di una Fondazione) preposta all'attuazione del "Parco del Piano di Magadino". – La "struttura organizzativa Parco" si occuperà di: <ul style="list-style-type: none"> • promuovere la fruizione ricreativa e turistica del comprensorio compatibilmente con la protezione del sito; • attuare in tutto il comprensorio misure complementari di sostegno a quelle da adottare per la protezione della zona palustre, in particolare nel settore agricolo; • sostenere le aziende agricole e i proprietari fondiari nella ricerca di un riassetto dell'organizzazione aziendale e fondiaria volto ad ottimizzare l'uso del suolo. 	Da
b. <u>Per il comprensorio al di fuori del Parco</u>	Consolidamento
<ul style="list-style-type: none"> – I Comuni operano, per quanto necessario, le revisioni dei propri strumenti pianificatori in relazione alle componenti non oggetto del PUC. I PR comunali riprendono le indicazioni di valorizzazione paesaggistica e quelle relative alle zone di protezione naturalistica (illustrate dal PCT e descritte dal relativo rapporto settoriale). 	Da

3. Misure

3.5 Ricreazione e turismo

a. Entro i limiti del Parco PdM, tramite il PUC		Consolidamento
<ul style="list-style-type: none"> – Elaborazione e implementazione di una strategia di promozione del turismo e della ricreazione. – Sviluppare infrastrutture e attività compatibili con la zona palustre: si tratta di aree prospicienti alla zona palustre la cui utilizzazione attuale potrebbe essere completata in funzione d'esigenze di ricreazione e di svago (infrastrutture sportive, di ristoro, campeggi, ecc.). Gli interventi sul territorio devono essere modesti e contenuti al minimo indispensabile; le opere di sistemazione esterna devono considerare le funzioni naturalistiche e paesaggistiche cui si rifà il Parco. 		Da
b. Fuori dei limiti del Parco PdM		Consolidamento
<ul style="list-style-type: none"> – Adeguamento dei PR dei Comuni del Comprensorio turistico-ricreativo a lago in base al punto 3.6. 		Da

3.6 Insediamenti

a. Principi materiali per la revisione dei PR comunali		Consolidamento
1	Concentrazione e compattazione dell' <u>edificazione all'interno delle aree già edificate</u> , con particolare densificazione grazie a specifiche misure pianificatorie (ad es. tramite PP, PQ, indici di sfruttamento minimi, ecc.), ove sia assicurato o realizzabile un adeguato servizio di trasporto pubblico.	Da
2	Verifica della compatibilità e dell'economicità dell' <u>infrastrutturazione</u> delle aree non ancora urbanizzate e insediate.	Da
3	Contenimento/limitazione dell' <u>espansione insediativa</u> - anche di funzioni non vincolate ad un azionamento (in base all'art. 24 LPT) - nelle aree di ricupero ambientale e paesaggistico (ad es. nelle fasce ecologiche trasversali, in prossimità dei corsi d'acqua, ecc.).	Da
4	<u>Compattazione della trama urbana</u> attraverso un uso equilibrato delle risorse territoriali e un uso parsimonioso del suolo per le nuove infrastrutture e per le edificazioni.	Da
5	Per le <u>funzioni di interesse sovracomunale</u> è richiesta la localizzazione in prossimità dei nodi di servizio del traffico pubblico e/o privato (centri commerciali, sportivi e di svago grandi generatori di traffico, lavorazione inerti, impianto rifiuti, altre attrezzature pubbliche, ecc.).	Da
6	<u>Comprensorio turistico-ricreativo a lago</u> : in questo comparto vanno promossi e coordinati nella forma meno conflittuale possibile: <ul style="list-style-type: none"> – la salvaguardia dei valori naturalistici del comprensorio, in particolare dell'area protetta del Naviglio, della riva lago e della fascia di contatto con la zona B delle Bolle; – la fruibilità pubblica della riva lago (accesso alle spiagge, completamen- 	Da

3. Misure

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------|
| to passeggiata a lago da Minusio fino alla foce della Verzasca); |
| – gli insediamenti turistico-alberghieri, le infrastrutture sportive e di svago. |

b. Comprensorio speciale AlpTransit

Comuni interessati: Bellinzona e S. Antonino

Consolidamento

Situazione e proposte pianificatorie

Il progetto per una AlpTransit-Ticino, elaborato nel 1993 dal Gruppo di riflessione per conto del Consiglio di Stato, ha indicato nell'attraversamento del Piano di Magadino un'area strategica per l'inserimento dell'opera nel tessuto territoriale e economico del Cantone. Il Consiglio di Stato ha quindi affidato l'incarico al Gruppo di riflessione di elaborare anche un Concetto urbanistico per questo comprensorio considerando la prospettiva di una stazione AlpTransit (cfr. Concetto urbanistico, maggio 1999, aggiornamento luglio 2001). La proposta è integrata nello studio comprensoriale per il PdM e considera in modo particolare:

- l'insediamento sul PdM: l'analisi considera lo sviluppo degli insediamenti sul PdM situandolo in un contesto più ampio che si estende da Arbedo-Castione sino a Losone-Ascona, con segmenti insediativi sulle due sponde del fiume Ticino. Il *comprensorio speciale* con una stazione AlpTransit si colloca lungo le direttrici di sviluppo dei due poli cantonali in corrispondenza della testata est del segmento insediativo di sponda sinistra;
- il paesaggio e l'ambiente: il concetto pianificatorio tiene conto della multifunzionalità del comprensorio (agricoltura, protezione delle componenti naturali e paesaggistiche, insediamenti residenziali e aree d'attività, svago e turismo,...);
- gli indirizzi per la gestione della mobilità sul Piano di Magadino: la strategia d'intervento multimodale secondo lo scenario "recupero dei trasporti pubblici". Ogni opera stradale è accompagnata da misure nel campo del trasporto pubblico, di moderazione della circolazione, di politica urbana, di protezione dell'ambiente e di gestione del suolo.

Il concetto urbanistico dell'area della stazione AlpTransit

Il concetto urbanistico del comprensorio speciale dell'area della stazione AlpTransit è costituito da un impianto insediativo d'impronta circolare, adattato alla nuova situazione creata dalla decisione del CF del 3.7.2001 di realizzare la galleria di base del Ceneri con 2 tubi separati. In quest'area si inserisce la nuova stazione AlpTransit (parallela alla linea AlpTransit), rispettivamente la fermata della linea regionale Bellinzona-Locarno-Luino con i relativi insediamenti di servizio (P & R, terminali bus, negozi, ecc.) e quelli destinati alle attività del terziario connesse alla nuova stazione.

- Il disegno del paesaggio e l'ambiente:
 - Collocamento dell'area della stazione e degli insediamenti di contorno nell'interspazio tra le bretelle del sistema ferroviario;
 - Delimitazione dei margini degli insediamenti di contorno (Camorino, S. Antonino);
 - Delineamento degli aspetti del disegno paesaggistico, delle acque del sottosuolo (falda freatica), della zona agricola con le relative aziende e della protezione fonica.

3. Misure

<ul style="list-style-type: none"> • <u>L'area insediativa della stazione comprende:</u> <ul style="list-style-type: none"> – un insediamento circolare principale attorno alla stazione con funzioni prevalentemente di servizio (uffici, ristoranti, alberghi e parzialmente residenza) – ampie superfici verdi di contenimento degli insediamenti, libere da costruzioni. • <u>Il sistema dei trasporti aggregato alla stazione comprende:</u> <ul style="list-style-type: none"> – Il nodo di interscambio ferroviario tra le linee regionali (Luino-Locarno-Lugano) e la futura linea AlpTransit; – la rete viaria con i collegamenti verso la A2 e la A13, il raccordo alla strada di collegamento principale ("tirata" di Cadenazzo) e la rete delle strade di servizio; – la rete ferroviaria (AlpTransit e la linea regionale Locarno-Luino); – il binario di raccordo al nuovo impianto di termodistruzione dei rifiuti di Giubiasco; – i parcheggi pubblici (in particolare i P&R, ca. 1'000 posti/auto); – il terminale delle linee bus. <p>Per le indicazioni complete si rimanda al capitolo 2 del Concetto urbanistico, Rapporto esplicativo per la consultazione dei Comuni interessati e della popolazione, maggio 1999 e successivo aggiornamento di giugno 2003 (accompagnamento dei progetti di pubblicazione di AlpTransit).</p>		
<p>Finalità</p> <p>Il PD delimita un'area denominata "<i>Comprensorio speciale AlpTransit</i>" allo scopo di salvaguardare a medio-lungo termine le potenzialità territoriali per inserirsi nella realizzazione di AlpTransit e per favorire una pianificazione coordinata dei molteplici interessi in gioco.</p> <p>Il piano considera e comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'elaborazione di un concetto urbanistico quale importante componente per l'inserimento locale di un'area strategica per l'aggancio dell'intero Sopraceneri alla nuova infrastruttura ferroviaria, qualora in futuro saranno date tutte le premesse per attuare una stazione sul PdM; – la salvaguardia del nuovo tracciato AlpTransit e dei relativi binari di raccordo con la linea esistente, segnatamente le bretelle di raccordo tra la linea di base del Monte Ceneri e la linea Bellinzona-Cadenazzo-Locarno; – l'inserimento territoriale del completamento del nuovo collegamento stradale A2-A13; – le condizioni territoriali, ambientali e insediative dell'intera area; – l'attuazione a tappe delle opere previste. 		
<p>Tappe di attuazione:</p> <p>Le tappe di attuazione sono coordinate con quelle stabilite dalla Confederazione per la costruzione dell'AlpTransit in Ticino. L'attribuzione al grado di coordinamento "risultato intermedio" oppure "informazione preliminare" concerne unicamente le misure urbanistiche e le proposte per nuove aree di sviluppo insediativo.</p>		
<p>Tappa 0 (2000-2012)</p>	<p>In relazione all'attuazione della galleria di base del San Gottardo, del collegamento A2-A13 dalla rotonda dell'aeroporto alla diramazione con la A2 e del semisvincolo sulla A2 di Bellinzona (previsto dal PTB),</p> <ul style="list-style-type: none"> • il PD prevede la regolamentazione speciale della zona inse- 	<p>Da</p>

3. Misure

	diativa (Ar) di Camorino. Nella zona Ar sono escluse nuove costruzioni e ammessi solamente il riattamento, la trasformazione e l'ampliamento degli insediamenti esistenti.	
Tappa I (2006-2016)	In questo periodo il PS AlpTransit e il Decreto federale sul transito alpino prevedono l'attuazione della galleria di base del Monte Ceneri a 2 tubi (Vezia-Camorino), dei binari di raccordo tra il portale nord della galleria di base del Monte Ceneri e la linea esistente Bellinzona-Locarno, il sottopasso stradale alle linee ferroviarie della cantonale Camorino-S. Antonino e il ripristino della viabilità locale. E' pure prevista la realizzazione del collegamento ferroviario diretto Locarno-Lugano attraverso la nuova galleria di base del Monte Ceneri. <ul style="list-style-type: none"> • Il PD prospetta nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino e Giubiasco a compenso dei vincoli territoriali da essa provocati. 	Ri
Tappe successive	In una fase successiva il PS AlpTransit prevede l'attraversamento del Piano di Magadino (tratta Biasca/Giustizia-Camorino) e la realizzazione dei i binari di raccordo con Luino. Il Cantone dal canto suo prospetta: <ul style="list-style-type: none"> • una nuova stazione con il relativo sviluppo urbanistico (previo esame d'opportunità) • nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino, Giubiasco, S. Antonino e Sementina; • il prolungamento verso sud (Lugano-Milano), valutato dalla Confederazione nell'ambito della definizione dei contenuti del Progetto Ferrovia 2000/2a. tappa. 	Ip

c. Aree di verifica insediativa

Comune	Descrizione	Consolidamento
Locarno	Zona industriale di Riazzino: <ul style="list-style-type: none"> – <u>obiettivo</u>: contenere insediamento entro un chiaro e coerente limite territoriale, rafforzare la fascia di collegamento ecologica; – <u>situazione PR in vigore</u>: zona industriale d'importanza cantonale; – <u>elementi di verifica risp. di modifica</u>: il PR comunale deve prevedere l'inedificabilità, con ev. possibilità di travaso indici edificatori, rispettivamente prevedere un sufficiente arretramento e misure complementari per assicurare l'area di valore naturalistico indicata dal piano. 	Da
Cadenazzo	Zona industriale: <ul style="list-style-type: none"> – <u>obiettivo</u>: riordinare l'utilizzazione e i limiti dell'insediamento nel comparto a nord della linea ferroviaria regionale; – <u>situazione PR in vigore</u>: azionamento quale zona industriale e, sul lato est, AP. 	Da punto 3.7 a.

3. Misure

S. Antonino	<p>Zone miste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>obiettivo</u>: riordinare il limite dell'insediamento nel comparto sud-ovest; ricercare la formazione di un asse verde di collegamento fra i piedi della collina e il grande spazio rurale del PdM; - <u>situazione PR in vigore</u>: zona industriale, fascia agricola che penetra nell'insediamento lungo la cantonale, campi sportivi (in ubicazione eccentrica); - <u>elementi di verifica risp. di modifica</u>: destinazione prevalentemente commerciale lungo la cantonale / riportare a medio-lungo termine le destinazioni AP (campi sportivi) entro il limite insediativo più a est. 	Da
-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

3.7 Mobilità

<p>a. Collegamento viario A2-A13</p> <p>Giustificazione dell'opera</p> <p>Pianificazione di un nuovo collegamento viario A2-A13, completo dalla rotonda dell'aeroporto fino al raccordo con l'A2.</p> <p>A livello regionale l'opera è giustificata quale miglioramento qualitativo delle potenzialità di sviluppo regionale nel Sopraceneri (e nel Locarnese in particolare) nell'ambito del disegno della "città-Ticino". A livello locale l'opera si giustifica quale miglioramento della qualità di vita negli abitati toccati dagli effetti negativi della mobilità stradale d'attraversamento lungo le "sponde" del PdM. Il Consiglio federale nell'aprile 2006 ha inserito il collegamento A2-A13 nella rete di base delle strade di importanza nazionale del Piano settoriale dei trasporti. Nel luglio 2008 ha posto in consultazione l'adeguamento del Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11), che propone di completare la rete delle strade nazionali attuali con ca. 400 chilometri di strade, tra le quali la Bellinzona-Locarno (H406-H13).</p> <p>Obiettivo</p> <p>Il Consiglio di Stato¹⁾ intende proporre entro il 2010 all'Autorità federale alcune varianti di tracciato, che possano raccogliere il maggior consenso possibile tra gli attori coinvolti e rispondere il più possibile alle esigenze, non sempre concordanti, poste dalla promozione economica, dalla pianificazione territoriale, dalla gestione del traffico e dalla protezione dell'ambiente e del paesaggio. I tracciati che verranno proposti alla Confederazione dovranno soddisfare al meglio i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il miglioramento delle condizioni di mobilità con: <ul style="list-style-type: none"> • l'attuazione del collegamento tra l'A2 e il Locarnese, • lo sgravio del traffico parassitario per l'intero comprensorio di studio. - la salvaguardia dell'ambiente (miglioramento della situazione ambientale, in particolare rumore e inquinamento in tutto il comprensorio). - la valorizzazione delle risorse territoriali (contributo al riordino territoriale). - la salvaguardia dell'agricoltura (integralità del territorio agricolo). <p>¹⁾ Vedi Messaggio per la concessione di un credito massimo di CHF 1'400'000.– per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti) e relativo rapporto delle commissioni gestione e finanze e pianificazione del terri-</p>	<p>Consolidamento</p> <p>lp</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

3. Misure

rio (v. Cap. 5).

Misure di accompagnamento

Il previsto nuovo semi-svincolo centrale di Bellinzona, funzionale alla A13, costituisce il complemento nel sistema viario regionale, grazie al quale sarà possibile concentrare sulla A2 il traffico diretto in Città proveniente da sud e da ovest, riducendo sostanzialmente i carichi sulle attuali penetrazioni di Giubiasco e di sponda destra.

In particolare sono previste misure nei seguenti ambiti:

Trasporti pubblici: La crescita della mobilità dev'essere assorbita in maniera sostanziale dal potenziamento del mezzo pubblico. (vedi punto 3.7 b).

Gestione dei posteggi: La crescita della mobilità va contenuta da un "mobility management" comprensoriale, che deve anche garantire in parallelo il contenimento della domanda. (vedi punto 3.7 c).

Declassamento e riqualificazione della rete viaria regionale: l'effetto di drenaggio del nuovo collegamento deve essere accompagnato da una riorganizzazione gerarchica e funzionale della rete viaria regionale che comporta il declassamento e la riqualifica (messa in sicurezza, misure di moderazione del traffico e interventi di ristrutturazione urbanistica) per evitare la perdita dei vantaggi legati alla nuova strada. I tratti interessati al declassamento e alla riqualifica sono: tutta la cantonale di sponda destra (Montecarasso-Riazino), quella di sponda sinistra (Quartino-Cadenazzo) e la "tirata" di Cadenazzo (Camorino-Cadenazzo), il tratto Quartino-Riazino (in particolare il ponte dello Stradonino e l'accesso all'aeroporto), la "traversa" di Gudo. (vedi punto 3.7 e).

b. Potenziamento del trasporto pubblico

Consolidamento

Miglioramento del servizio ferroviario Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano-Chiasso-Milano:

Pm

- coordinamento degli orari del traffico regionale con il traffico IC/EC/diretti e con i servizi su gomma di raccolta/distribuzione alle stazioni (breve termine);
- riduzione dei tempi di percorrenza per i collegamenti ferroviari a cadenza semioraria tra Locarno e Lugano con lo spostamento integrale del cambio a Giubiasco (medio termine);
- miglioramento del servizio ferroviario Locarno-Bellinzona tramite l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 15 min., l'impiego di materiale rotabile più idoneo (capacità di accelerazione/decelerazione) e confortevole (insonorizzazione, aria condizionata);
- potenziamento e promozione dell'offerta di Park & Ride (P+R) presso le varie stazioni ferroviarie e miglioramento della loro accessibilità;
- realizzazione di nuove fermate o spostamento in ubicazione più adeguata di stazioni o fermate esistenti con i relativi P & R: Piazza Indipendenza" a Bellinzona (coordinamento con il PTB e con AlpTransit), S. Antonino, Riazino; oltre eventualmente nuove fermate esterne al comprensorio ristretto del PdM quali ad es. una fermata a Minusio-Rivapiana;
- eventuali adattamenti degli impianti di gestione del traffico alla stazione di Bellinzona;
- adattamento delle infrastrutture del nodo ferroviario di Cadenazzo per l'accelerazione dei servizi e per l'impiego più razionale del materiale rotabile (ca. 2003/04);

3. Misure

<ul style="list-style-type: none"> – realizzazione di un collegamento diretto Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Ceneri (ca. 2014/15). <p>Servizi su gomma:</p> <ul style="list-style-type: none"> – potenziamenti mirati dei servizi (frequenza) sulla base delle proposte del PTB (orizzonte 2003 per la prima tappa, seconda tappa in contemporanea con il semi-svincolo di Bellinzona) e del PTLVM; – realizzazione degli interventi sulle infrastrutture stradali e della gestione del traffico secondo le proposte dei programmi d'agglomerato del Locarnese e del Bellinzonese (vedi schede di PD R/M2 e R/M4). <p>Misure generali di coordinamento dei servizi pubblici ferroviari e stradali:</p> <ul style="list-style-type: none"> – estensione della Comunità tariffale Ticino e Moesano introdotta il 1. luglio 1997 ai biglietti singoli e alle carte per più corse; – introduzione di sistemi automatici di vendita dei titoli di trasporto; – miglioramento dell'informazione sull'offerta. 	
<p>c. <u>Politica dei posteggi</u></p>	<p>Consolidamento</p>
<p>La politica relativa alla regolamentazione dei posteggi pubblici e privati nei centri è un elemento centrale della politica integrata dei trasporti promossa attraverso i Piani regionali dei trasporti, segnatamente essa costituisce una delle misure che rappresentano il necessario corollario per la tutela ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda i posteggi pubblici (non legati ad un oggetto particolare ed accessibili a chiunque), si richiamano le conclusioni del PAB e del PALoc che hanno definito gli indirizzi per diminuire l'offerta di posti auto nei centri urbani a favore dei punti strategici di accesso alla rete dei TP (vedi schede: R/M4 sul PAB e R/M2 sul PALoc).</p> <p>Per quanto riguarda i posteggi privati, al fine di migliorare le condizioni di mobilità e la qualità dell'ambiente, il Cantone ha emanato disposizioni per stabilire il numero massimo dei posteggi autorizzati attraverso l'adozione di un apposito Regolamento cantonale sui posteggi privati (in vigore dal 1.1.2006).</p> <p>Il regolamento stabilisce il fabbisogno massimo di riferimento, il numero dei posteggi privati necessari e il numero dei posteggi privati da realizzare per singoli edifici e impianti, in base alle norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), tenuto conto delle circostanze locali e, in particolare della qualità del trasporto pubblico e del livello dell'inquinamento ambientale.</p> <p>Le precedenti norme di attuazione del piano regolatore, del piano particolareggiato e del regolamento comunale che definiscono il fabbisogno di posteggi privati sono decadute con l'entrata in vigore del regolamento cantonale, eccezion fatta per eventuali norme più restrittive volte alla tutela del paesaggio, del patrimonio architettonico o di altre esigenze specifiche.</p>	<p>Pm</p>
<p>d. <u>Provvedimenti urbanistici</u></p>	<p>Consolidamento</p>
<p>La riuscita della politica integrata dei trasporti dipende non solo dalle misure di tipo settoriale che essa promuove ma pure dall'interrelazione tra quest'ultime e le misure di pianificazione territoriale e urbanistica che accompagnano e sostengono la politica dei trasporti. I principi pianificatori relativi agli</p>	<p>Da</p>

3. Misure

<p>insediamenti del Piano di Magadino, contenuti nel capitolo 3.6, lett. a., devono pertanto essere coordinati e completati con quelli che sono stati definiti nell'ambito dei Programmi d'agglomerato del Locarnese e del Bellinzonese. Si richiamano quindi i contenuti della scheda R/M2 sul PALoc e la scheda R/M4 sul PAB.</p>	
<p>e. <u>Declassamento e riqualifica della rete viaria regionale</u></p>	<p>Consolidamento</p>
<p>Nell'ambito di una politica integrata dei trasporti, il declassamento e la riqualifica della rete viaria regionale in "strade di raccolta" (secondo la definizione dell'art. 6 L sulle strade, 23.3.1983) (interventi di messa in sicurezza, misure di moderazione del traffico e di riqualificazione urbanistica) rappresentano le misure fiancheggiatrici del nuovo collegamento viario A2-A13.</p> <p>I seguenti interventi dovranno essere approfonditi e adottati in funzione del tracciato per il collegamento A2-A13 che risulterà dagli studi in corso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – declassamento e riqualifica della strada di sponda destra (moderazione della velocità e riduzione della capacità) che assume la funzione di distribuzione locale del traffico (Riazzino-Cugnasco-Gudo-Sementina – declassamento e riqualifica (messa in sicurezza, moderazione della velocità e riduzione della capacità) nel tratto Quartino-Cadenazzo; – riqualifica e sistemazione urbanistica del rettilineo di Cadenazzo, con la realizzazione di opere per una miglior sicurezza stradale a Sant'Antonino e Camorino (coordinate con gli interventi di AlpTransit); – declassamento e riqualifica del tratto Quartino-Riazzino, in particolare del ponte sul Ticino (dello Stradonino) e dell'accesso all'aeroporto (collegamento regionale del Gambarogno, tratto Quartino-Riazzino). – limitazione dell'uso della trasversale Gudo-Cadenazzo e delle strade del Piano in modo da evitare il traffico parassitario e in funzione degli obiettivi prevalenti del Parco del Piano di Magadino (natura, agricoltura, svago). <p>Oltre agli interventi descritti, si richiamano le misure di moderazione del traffico definite nell'ambito dei Programmi d'agglomerato del Locarnese e del Bellinzonese (schede R/M2 e R/M4).</p>	<p>Da</p>
<p>f. <u>Traffico lento</u></p>	<p>Consolidamento</p>
<p>La politica <u>integrata</u> dei trasporti può essere definita tale solo nella misura in cui affronta la mobilità in tutte le sue componenti e se propone interventi coordinati per tutti i vettori del traffico. Come le misure di moderazione del traffico, anche quelle a favore del traffico lento (ciclabile e pedonale) rappresentano le necessarie misure fiancheggiatrici di importanti interventi infrastrutturali. In questo specifico settore si richiamano le misure proposte nell'ambito dei Programmi d'agglomerato del Locarnese e del Bellinzonese (schede R/M2 e R/M4).</p>	<p>Da</p>
<p>g. <u>Aerodromo</u></p>	<p>Consolidamento</p>
<p>La pianificazione cantonale delle infrastrutture per il trasporto aereo degli anni novanta (Concezione del traffico aereo del 1987 e Piano Direttore del 1990) prevedeva lo sviluppo "complementare" degli aeroporti di Lugano-Agno e Locarno, assegnando al primo il traffico aereo di linea e al secondo il traffico "charter" e l'aviazione generale. Ciò implicava la disponibilità di una pista pavimentata di almeno 1'200 metri di lunghezza.</p>	<p>Da</p>

3. Misure

Gli sviluppi progettuali, accompagnati dalle valutazioni ambientali e del mercato del trasporto aereo hanno successivamente indicato come questo indirizzo non era realizzabile. Per questo motivo, nel settembre del 1999, il Consiglio di Stato ha deciso di abbandonare il progetto di allungare l'esistente pista principale di Locarno da 800 a 1'200 metri e di limitare gli interventi infrastrutturali al soddisfacimento dell'obiettivo di mantenere le tipologie d'aviazione già presenti. Concretamente ciò significa progettare il solo allungamento verso est (direzione Bellinzona) di ca. 170 metri della pista e la posa di un nuovo impianto di illuminazione della pista in sostituzione degli attuali impianti provvisori. Per quanto concerne la gestione dello scalo non si promuove quindi nessuna sostanziale modifica della tipologia attuale dei velivoli che vi operano e nessun aumento del traffico aereo.

Nell'ottobre 2000, il Consiglio federale ha approvato il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), indicando come l'aeroporto di Locarno potesse beneficiare di un margine di sviluppo delle proprie attività fino a 63'000 movimenti civili annui. Ciò significa che nella rete degli aeroporti svizzeri (ca. 50) Locarno mantiene la sua valenza (in termini di movimenti aerei: 7° posto se si considerano anche gli aeroporti internazionali). L'Autorità federale ha inoltre precisato che si deve procedere, come altrove, con interventi di adeguamento per soddisfare le normative internazionali (norme JAR OPS) e lo sviluppo tecnologico degli aeromobili.

Successivamente l'Autorità federale (UFAC) ha confermato la fattibilità del progetto di conservazione della struttura esistente a condizione che l'esame di impatto ambientale definitivo definisse le misure volte a mitigare il potenziale conflitto dato dal sorvolo delle "Bolle di Magadino".

Il progetto di fine 2005, che prevede l'aggiornamento delle infrastrutture succitate, ha tenuto conto delle richieste dell'UFAC con misure di contingentamento dei sorvoli delle "Bolle". Di conseguenza il Consiglio di Stato l'ha trasmesso alla Confederazione per l'approvazione di sua competenza.

Dal profilo pianificatorio le indicazioni PSIA relative agli aerodromi ticinesi hanno suggerito al Governo di rivedere e precisare la politica cantonale in materia, allora definita nel PD90 e nella Concezione del traffico aereo del 1987 (vecchia scheda di coordinamento PD n. 12.11). Nell'ottobre del 2006 il Consiglio di Stato ha approvato la nuova politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), ripresa ora nella scheda M9 (dato acquisito) del nuovo PD. In parallelo la Confederazione ha proceduto, con la partecipazione attiva delle Autorità locali, regionali e cantonale, all'elaborazione della scheda PSIA per consolidare gli impianti dello scalo locarnese. Questo processo si è concluso a livello cantonale nel corso del 2007.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità:

- a. prepara, con la collaborazione della Divisione delle costruzioni, le varianti di tracciato per il collegamento stradale A2-A13 da sottoporre all'Autorità federale;
- b. allestisce, in stretta collaborazione con la "struttura organizzativa Parco del PdM", il Piano d'utilizzazione cantonale "PUC Parco del PdM", in cui, oltre alle aree incluse nella zona palustre, sono trattate anche le aree restanti all'interno dello spazio rurale così definito;
- c. allestisce, in applicazione all'Ordinanza sulle zone palustri d'importanza nazionale, i necessari strumenti di protezione.

La "Struttura organizzativa Parco del PdM" si occuperà di:

- d. promuovere la fruizione ricreativa e turistica del comprensorio compatibilmente con la protezione del sito;
- e. attuare in tutto il comprensorio misure complementari di sostegno a quelle da adottare per la protezione della zona palustre, in particolare nel settore agricolo;
- f. sostenere le aziende agricole e i proprietari fondiari nella ricerca di un riassetto dell'organizzazione aziendale e fondiaria volto ad ottimizzare l'uso del suolo.

La Sezione dello sviluppo territoriale,

per il tramite dell'Ufficio pianificazione locale e dell'Ufficio natura e paesaggio:

- g. sostiene e coordina i Comuni nell'ambito dei lavori di revisione e di adattamento dei PR in applicazione dei contenuti della scheda;
- h. verifica il corretto inserimento delle SAC nei Piani regolatori (vedi anche scheda P8).

La Sezione dell'agricoltura:

- i. formula indirizzi di politica agricola nel PdM e li attua nella propria azione a livello di politiche settoriali;
- j. indirizza i provvedimenti previsti dalle leggi in materia agricola e ambientale (in particolare i pagamenti diretti previsti dalla nuova politica agricola federale per la produzione integrata o biologica e i contributi dalla Legge sulla protezione della natura, LPN), per meglio integrare il reddito dei contadini, affidando loro la gestione delle superfici tampone attorno alle aree naturalistiche e la formazione d'elementi naturalistici strutturanti (creazione d'ambienti diversificati);
- k. sostiene soluzioni e criteri di compensazione agricola per le nuove infrastrutture che comportano un'importante alienazione di territorio agricolo (AlpTransit, collegamento A2-A13, aeroporto);
- l. promuove, nel contesto del Parco del PdM, misure di reciproco sostegno fra natura, ricreazione e il settore agricolo;
- m. sostiene la Sezione dello sviluppo territoriale, nell'ambito dell'applicazione dei criteri pianificatori per la delimitazione e l'adozione, nei PR comunali, di zone agricole attrezzate per lo sviluppo di colture al coperto;

L'Ufficio per lo sviluppo economico:

- n. sviluppa e implementa le misure di politica regionale volte a concretizzare gli indirizzi di questa scheda.

4. Compiti

4.2 Livello comunale

I Comuni:

- a. collaborano al perseguimento degli indirizzi definiti nella presente scheda;
- b. collaborano con il Cantone nell'ambito degli approfondimenti urbanistici del comparto AlpTransit (capitolo 3.6, b.);
- c. applicano i principi materiali esposti nel capitolo 3.6, a. Essi dovranno essere coordinati e completati con le specifiche misure di pianificazione territoriale e urbanistica che accompagnano e sostengono le politiche dei trasporti richiamate nel capitolo 3.7, d. (Provvedimenti urbanistici);
- d. fuori dei limiti del Parco del PdM: i Comuni operano le necessarie revisioni dei propri PR in base ai contenuti di questa scheda.;
- e. nel comprensorio turistico-ricreativo a lago, i Comuni interessati allestiscono le modifiche dei PR in base ai contenuti del capitolo 3.6, a.;
- f. precisano le modalità di recupero delle superfici ad uso improprio, ove ciò non sia già assunto da altri enti;
- g. precisano e consolidano nei rispettivi PR le zone agricole attrezzate per le colture al coperto.

4.3 Altri

Commissioni regionali dei trasporti; Consorzio correzione fiume Ticino; Ticino Turismo; Fondazione Bolle di Magadino; i Patriziati; la Regione; Unione contadini ticinesi; Associazione orticoltori ticinesi.

5. Documenti di riferimento e allegati

Norme legislative principali

Legge federale sull'agricoltura (LAgr), 29.4.1998.
Legge cantonale sull'agricoltura, 3.12.2002.
Legge cantonale sulla conservazione del territorio agricolo, 19.12.1989.
Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.
Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.
Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.
Decreto legislativo concernente l'adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore, 26.6.2007.
Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005.
Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN), 1.7. 1966.
Legge cantonale sulla protezione della natura, 12.12.2001.
Ordinanza federale sulla qualità ecologica (OQE), 4.4.2001.
Ordinanza sul vino, 7.12.1998.

Documenti di riferimento

CONSIGLIO DI STATO: Concessione di un credito massimo di CHF 1'400'000.—per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti), Messaggio 6147, 2.12.2008.

GRAN CONSIGLIO: Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze e della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 2 dicembre 2008 concernente la concessione di un credito massimo di fr. 1'400'000.- per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento A2-A13 (elaborazione di varianti).

STATO E REPUBBLICA DEL CANTONE TICINO: *Programma d'attuazione cantonale della politica regionale 2008-2011*, Bellinzona, 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria 2007-2016*, Bellinzona, giugno 2007;

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria 2007-2016*, Bellinzona, giugno 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Concetto urbanistico del comprensorio speciale AlpTransit, rapporto esplicativo 3, (Gruppo di riflessione AlpTransit, giugno 2003)

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Concetto urbanistico del comprensorio speciale AlpTransit, rapporto esplicativo 2, (Gruppo di riflessione AlpTransit, luglio 2001)

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Quale parco per il Piano di Magadino? (UPN, 10.8.2000);

CONSIGLIO DI STATO - Piano di Magadino, comprensorio speciale AlpTransit, Concetto urbanistico e relative rappresentazioni grafiche (Gruppo di riflessione AlpTransit, maggio 1999)

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Sezione pianificazione urbanistica, (1998), Concetto di sviluppo del Piano di Magadino (CSPdM), 2ª fase:

- * Rapporto di lavoro (12/1998);
- * Rapporto di sintesi (12/1998);

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - SEZIONE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA, *Indicazioni pianificatorie per la formazione di zone serre e relativa normativa tipo* (Gruppo Operatori PdM), 1997.

CONSIGLIO FEDERALE, (1996), Inventario federale delle zone palustri di particolare bellezza e d'importanza nazionale.

CONSIGLIO FEDERALE, (1995), Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS).

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Sezione pianificazione urbanistica, (1993-1995), Concetto di sviluppo del Piano di Magadino (CSPdM), 1ª fase:

- * Rapporto intermedio (12/1993);

- * Rapporto di lavoro (8/1994);
- * Rapporto di sintesi per la prima consultazione dei comuni e delle associazioni (2/1995).

CONSIGLIO FEDERALE, (1994), Inventario federale delle paludi d'importanza nazionale
CONSIGLIO FEDERALE, (1992), Inventario federale delle golene d'importanza nazionale.

CONSIGLIO FEDERALE, (1977), Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP).

CONSIGLIO FEDERALE, Concezioni e Piani settoriali della Confederazione:

- * Concezione svizzera per gli impianti sportivi d'importanza nazionale,
- * Piano settoriale SAC,
- * Piano settoriale AlpTransit,
- * Piano settoriale delle infrastrutture dell'aviazione civile,
- * Piano settoriale del paesaggio svizzero,
- * Piano settoriale delle piazze d'armi e di tiro,
- * Piano settoriale militare.

Comuni interessati

Arbedo-Castione

Bellinzona

Cadenazzo

Camorino

Cugnasco

Gambarogno

Gerra Verzasca

Giubiasco

Gordola

Gorduno

Gudo

Lavertezzo

Locarno

Lumino

Montecarasso

S. Antonino

Sementina

Tenero Contra

Link utili

www.ti.ch/dt/dstm/sst/Temi/Parco_Magadino/