

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Parco del Piano di Magadino, dove si vuol andare?

Le due città di Bellinzona e Locarno sono storicamente legate dal Piano di Magadino che negli ultimi secoli è stato influenzato dalle forze della natura e dalla volontà dell'uomo che nel XX secolo ha portato alla bonifica agricola dell'area centrale fino a quel momento non solo inutilizzata ma pure fonte di propagazione di malattie tipiche delle paludi. A ciò si aggiunse la possibilità di porre le basi per una moderna agricoltura.

Ora, a distanza di un secolo, gli obiettivi territoriali e la sensibilità ambientale sono in parte mutati ma gli elementi cardine consegnatici dalle scorse generazioni non vanno relativizzati. La necessità di riorganizzare l'impianto territoriale dell'intero Piano di Magadino è emersa solo negli anni ottanta quando gli strumenti tradizionali della pianificazione, cioè i Piani regolatori comunali, mostravano i propri limiti e ciò non solo per colpa dei singoli Comuni.

All'inizio degli anni novanta il Dipartimento del territorio dette avvio ai primi studi di una pianificazione comprensoriale che comprendeva tutto il territorio dalle porte della città di Bellinzona fino al Verbano. La lungimiranza dell'Autorità cantonale di allora andava oltre al semplice esercizio amministrativo di coordinare i vari Piani regolatori comunali, ma voleva espressamente inglobare i due grossi progetti di mobilità che avrebbero percorso questo delicato territorio: Alp Transit ed il collegamento autostradale del Locarnese.

Dopo i primi anni di studio caratterizzati dal coinvolgimento delle Autorità locali e regionali, anni nei quali un elemento interessante era stato individuato nel "parco del fiume Ticino" (parco limitato dagli argini insommergibili del fiume realizzato nell'ambito delle opere di bonifica), i lavori si sono incanalati e cristallizzati in un concetto di pianificazione comprensoriale votata soprattutto alla protezione naturalistica, lasciando in disparte le altre utilizzazioni che nel progetto ora in consultazione iniziano ad essere espulse ad una ad una (go-kart, tiro al piattello, ecc.) secondo una chiara strategia di un approccio a tappe (come piace ad un certo ambientalismo, a fette di salame, anche se qui l'approccio è a loro favore).

Questa impostazione evidenzia come il progetto non abbia più nessun elemento pianificatorio (generale), ed ha assunto la forma di un vero e proprio "piano di protezione naturalistico" (settoriale) di una parte del Piano di Magadino. Questa affermazione è confermata da alcuni aspetti che sono, a dir poco, macroscopici ed imbarazzanti:

- Il Piano, a differenza dell'iniziale corretta impostazione degli anni novanta, si limita alla parte centrale del comprensorio, non tiene conto della parte urbanizzata a nord e a sud e nemmeno considera i due programmi di agglomerato del Bellinzonese (PAB) e del Locarnese (PALOC) e le interessanti indicazioni urbanistiche del progetto di nuovo collegamento autostradale con il Locarnese.
- I due grossi progetti di mobilità, progetti che inizialmente erano considerati centrali per il nuovo ordinamento territoriale, sono considerati solo in termini "descrittivi". Saremmo, se questa impostazione viene poi approvata definitivamente dal Gran Consiglio, nella condizione che per i due progetti strategici del Cantone e della Confederazione dovremmo aggiornare questo progetto pianificatorio.

- Per le utilizzazioni conflittuali ci si limita alla sola “espulsione” e non si formula nessuna proposta, come se i loro utilizzatori non siano degni di continuare ad essere tra i fruitori del Piano di Magadino. Questa manchevolezza oltretutto provoca una concentrazione di attività in altri comprensori di fondovalle del Sopraceneri: una simile impostazione poteva essere accettabile se l'autore/attore fosse qualche Comune, ma è assolutamente inaccettabile se invece è l'Autorità cantonale preposta all'ordinamento territoriale ed alla salvaguardia ambientale.
- Da ultimo v'è pure da chiedersi se sia corretto definire e consolidare dapprima lo strumento pianificatorio e poi istituire l'Organo che lo dovrà applicare che non potrà far altro che limitarsi al semplice ruolo di esecutore di un progetto che non l'ha visto coinvolto nella sua elaborazione. Forse che si sia persa la fiducia nelle capacità delle Autorità politiche locali e regionali di assumere questo ruolo o, forse, si vuole imporre un vero e proprio “piano restrittivo” che allarga le regole di protezione ora vigenti per le Bolle fino alle porte della città di Bellinzona.

La risposta a quest'ultimo quesito ci preoccupa al punto che, pur concordando sulla bontà della pianificazione comprensoriale, riteniamo che sia necessario un riorientamento del progetto prima che vada in Gran Consiglio.

Una delle infrastrutture consolidate nel piano di Magadino è l'Aeroporto cantonale di Locarno, realizzato negli anni trenta del XX secolo grazie alla precisa volontà di alcuni pionieri e di tutti i comuni della Regione, ed in seguito (1955) acquisito dal Cantone, per farne l'aeroporto principale del Cantone. Poi la storia si è sviluppata in un'altra direzione ma la scelta del sito era basata su un valutazione di varie ubicazioni che aveva definito la bontà della parte occidentale del piano non interessanti dal profilo agricolo. Da quanto si evince dai piani del progetto di nuova pianificazione ora in consultazione si evidenzia il tentativo di “strangolare” l'aeroporto di Locarno con l'addossare il nuovo percorso pedonale ciclabile dai campeggi di Tenero (in parte ubicati nell'attuale comprensorio delle Bolle) a Magadino e, sembrerebbe, la demolizione delle infrastrutture del volo a vela, lì posizionate dagli anni settanta. Pure curiosa è la definizione di aree agricole all'interno dell'aeroporto.

Richiamando le preoccupazioni di diverse associazioni che sono attive nel Piano di Magadino chiediamo quindi al Consiglio di Stato:

1. Come mai un progetto pianificatorio di ampia portata e visione abbia avuto un'involuzione al punto di essere ora limitato ad un mero “piano di protezione naturalistico”? Il fatto che l'effettiva direzione di progetto non sia più della sezione che si occupa dello sviluppo territoriale ma solo del capo dell'ufficio della natura è chiaro a tutti e conferma il quesito centrale. Non crede, il Consiglio di Stato, che questa impostazione vada ora immediatamente corretta?
2. Ritenuto che la proposta di piano ora in consultazione si limiti alla parte centrale del Piano di Magadino non crede, il Consiglio di Stato, che si debba pure procedere con un allargamento del perimetro in relazione agli indirizzi pianificatori scaturiti dalla proposta di tracciati per il nuovo collegamento autostradale del Locarnese e dai due Programmi di agglomerato (Locarnese e Bellinzonese), che ora sono stati inviati all'Autorità federale?
3. Le utilizzazioni ritenute conflittuali con il parco sono state solo identificate. L'attuale proposta, che si spera sia solo in una sua fase interlocutoria ma non consolidata, si limita a decretarne l'espulsione. Considerato come sembrano siano coinvolte centinaia di fruitori del Piano di Magadino a questo punto si chiede, al Consiglio di Stato, quali siano le attività che rientrano in questa casistica?
4. Visto che all'Autorità politica cantonale, più che ai singoli redattori del Piano, compete il compito di valutare le proprie azioni non solo in chiave settoriale ma in chiave generale si chiede quali siano le misure che si vorrà adottare per eventualmente sostenere, finanziariamente ma non solo, lo spostamento di queste attività (go-kart, tiro al piattello, ecc.) che in un Cantone ed in una Regione che vuol dirsi turistica devono poter trovar spazio?

5. Il progetto di parco vorrebbe “strangolare” l'Aeroporto di Locarno con il nuovo percorso pedonale ciclabile dai campeggi di Tenero a Magadino e la demolizione delle infrastrutture del volo a vela, lì posizionate dagli anni settanta e le aree agricole all'interno dell'aeroporto. Tutte queste particolarità hanno attirato la nostra attenzione anche perché la gestione dell'aeroporto è fatta dallo stesso Dipartimento che ha pure elaborato il progetto di parco: v'è forse l'intenzione di golenizzare anche l'area da quasi un secolo utilizzata dall'aviazione civile e militare? Il nuovo percorso turistico Tenero - Magadino, che amplia l'attrattività della Regione, è stato esaminato per quanto riguarda la presenza dell'aeroporto?
6. Un certa ignoranza sui progetti in corso per lo sviluppo dell'aeroporto di Locarno la si riscontra laddove si indica che questi sarebbero in elaborazione da alcuni anni, mentre in realtà lo sono dalla fine degli anni ottanta e che la maggior parte di questi sono stati realizzati, specie quelli militari (investimenti per ca. 60 milioni di franchi), mentre altri sono in fase di realizzazione e approvazione. Questa mancanza di coordinazione interna al Dipartimento del territorio a cosa è dovuta?
7. Nell'area aeroportuale vi sono aviorimesse ed edifici di vario tipo e superfici pavimentate (pista, vie di rullaggio ed aeree di posteggio degli aerei) per una superficie complessiva di diverse decine di ettari, cioè come le maggiori zone industriali della Regione. Come mai nella precisa, ma incompleta, analisi della situazione l'area aeroportuale è considerata come “area bianca” o “buco nero”? Forse le infrastrutture aeroportuali civili e militari non sono “degne” di considerazione?
8. Considerato che nell'area dell'Aeroporto cantonale sono allocate una decina di aziende che danno lavoro a più di 200 collaboratori, in parte altamente qualificati, con un cifra di affari annua superiore ai 30 milioni di franchi, cioè di poco inferiore al settore agricolo dell'intero Piano di Magadino, perché non gli è riconosciuta la facoltà di entrare nel consiglio di fondazione del nuovo ente parco? Ciò a maggior ragione se si pensa che l'organo effettivamente direttivo sarà il “comitato” di 5 persone, nel quale la composizione e la dimensione non ne permettono l'inclusione.
9. La direzione del Dipartimento dopo essersi messa contro il nuovo stadio calcistico in “via Tatti” a Bellinzona e bloccare l'ammodernamento della “Valascia” ad Ambri, gli utenti del “go-Kart” e del “tiro al piattello” vuol mettersi contro anche il popolo dell'aviazione del Sopraceneri? Non è forse il caso che l'intero collegio governativo, e non solo il Direttore del Dipartimento coinvolti, affini queste scelte tutte, curiosamente, a sfavore del Sopraceneri?
10. Quali sono le motivazioni che hanno suggerito l'abbandono dell'iniziale impostazione che inglobava i due progetti strategici di mobilità (Alp Transit e A13) e teneva conto delle impostazioni pianificatorie con effetti sull'intero Piano di Magadino? Quali conseguenze avrà questa “pianificazione che non pianifica” sulla realizzazione della circonvallazione Alp Transit del Bellinzonese (in particolare sulla tratta Camorino - Sementina) e sul futuro collegamento autostradale del Locarnese (in particolare sul tratto Quartino - rotonda dell'aeroporto)? Questi due progetti dovranno compensare i terreni agricoli e le aree di valenza naturalistica al di fuori del Piano di Magadino?
11. Infine, il tema delle citate compensazioni era centrale negli indirizzi della pianificazione comprensoriale del Piano degli anni novanta, mentre ora è semplicemente sparito: questa manchevolezza è dovuta al grande ricambio di collaboratori del Dipartimento del territorio nell'ultimo decennio oppure è voluta e finalizzata a far ridiventare palude il Piano di Magadino fino alle porte di Bellinzona? Non crede, il Consiglio di Stato, che pure questa impostazione vada ora immediatamente corretta?