

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
5258 R2	19 febbraio 2003	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 28 maggio 2002 concernente la procedura di ricorso contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano Direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001. Evasione ricorsi concernenti il collegamento viario A2-A13

INDICE

1.	BREVE CRONISTORIA E ASPETTI PROCEDURALI	2
1.1	Cronistoria	2
1.2	Potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio	2
2.	RICORSI CONTRO LA SCHEDA A.12 (DATO ACQUISITO)	3
2.1	Motivazioni addotte dai ricorrenti	3
2.2	Domande dei Comuni di Gerra Verzasca, Gordola, Gudo, Lavertezzo e del Patriziato di Cugnasco	5
2.3	Domande del Comune di Contone	5
2.4	Domande del comune di S. Antonino	6
3.	NEL MERITO DEI RICORSI	6
3.1	Inserimento della variante 98 e stralcio della variante 95	7
3.1.1	Determinazione della Variante 98	7
3.1.1.1	Così il CdS si pronuncia in merito alla variante 98:	7
3.1.1.2	Così si pronunciano i ricorrenti in merito alla variante 98:	7
3.1.1.3	Il tracciato della variante 98	8
3.1.2	Giustificazione del concetto di sviluppo del Piano di Magadino	9
3.1.3	Giustificazione del collegamento viario	9
3.1.4	Approccio a livello di piano settoriale delle strade	9
3.1.5	Ponderazione delle due varianti	10
3.1.5.1	Uso parsimonioso del territorio	11
3.1.5.2	Rettifilo di Cadenazzo	11
3.1.5.3	Collegamento del Gambarogno	12
3.2	Collegamento per il Gambarogno a Ovest del territorio comunale deve essere ulteriormente spostata ad ovest di Contone	13
3.3	Declassamento rettifilo di Cadenazzo	13
4.	DECISIONI SUI RICORSI	14
5.	PROGETTI DI DECISIONE	15
5.1	Comune di Gerra Verzasca	15
5.2	Comune di Gordola	16
5.3	Comune di Gudo	17
5.4	Patriziato di Cugnasco	18
5.5	Comune di Lavertezzo	19
5.6	Comune di Contone	20
5.7	Comune di S. Antonino	21

1. BREVE CRONISTORIA E ASPETTI PROCEDURALI

Con questo rapporto riteniamo essenziale poter mettere a disposizione il più ampio ventaglio di informazioni disponibili rispettando gli aspetti procedurali applicati fino ad oggi in questo ambito.

1.1 Cronistoria

Il problema di un collegamento stradale più agevole e veloce A2-A13 era stato sollevato sin dai primi anni 90 a seguito della crescente congestione del traffico all'interno degli agglomerati del Locarnese, che aveva assunto in certi periodi dell'anno le proporzioni di una temporanea ma ricorrente paralisi con pesanti ripercussioni sulla qualità dell'aria e l'attrattività dello spazio urbano. Al Piano dei Trasporti del Locarnese è stata pertanto riconosciuta priorità sulle soluzioni viarie delle altre regioni ticinesi, e la realizzazione della galleria Mappo-Moretina di aggiramento degli abitati di Minusio e Muralto e di alleggerimento dei Comuni di sponda destra, è stata portata avanti con una certa celerità ed essa è stata aperta al traffico nel 1996. All'uscita est della galleria a due corsie è stato creato un tratto di autostrada a 4 corsie che si ricongiunge con la vecchia strada cantonale alla rotonda dell'Aeroporto.

La galleria Mappo-Moretina, abbinata più tardi alla rotonda di Piazza Castello, ha effettivamente favorito una notevole diminuzione del volume del traffico da Tenero a Muralto, penalizzando per contro certi quartieri dell'agglomerato di Locarno.

Il tracciato proposto nel 1995, che prolunga il già accennato rettilineo a 4 corsie e invade un territorio agricolo tuttora intatto, ricco di elementi naturalistici di valore (biotopi d'importanza nazionale) suscitò vivaci opposizioni presso gli ambienti agricoli, ambientalisti e di tutela del paesaggio. Le autorità cantonali acconsentirono di conseguenza a creare un gruppo di lavoro interdisciplinare (comprendente Cantone, Comuni, associazioni agricole, ambientaliste e automobiliste), con l'incarico di elaborare una variante di compromesso che potesse trovare il consenso di tutte le parti interessate e non corresse il rischio di essere impugnata con pluriennali procedure ricorsuali fino alle massime istanze.

Il risultato delle trattative del gruppo misto, svoltesi dal 19 gennaio sino a giugno 1998 è stato presentato al pubblico con comunicato stampa del 9 giugno dello stesso anno.

A questo tracciato vi fu l'opposizione dell'ACRA, un'associazione che contava un migliaio di aderenti creatasi appositamente per contrastare la variante 98 in quanto il tracciato si avvicinava all'abitato di Cadepezzo (comune di Magadino).

1.2 Potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio

Nel rapporto 4921 recentemente approvato dal Gran Consiglio è stato chiaramente precisato il potere cognitivo e di decisione del legislativo che qui riportiamo integralmente.

La scrivente commissione ha riesaminato attentamente la questione del potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio quale autorità di ricorso.

Per quanto riguarda il potere cognitivo, l'organo legislativo cantonale può riesaminare liberamente tutte le questioni di diritto, di fatto, nonché l'apprezzamento (opportunità e adeguatezza) della decisione impugnata; *"esso dovrebbe tuttavia esaminare con un certo riserbo le decisioni del Consiglio di Stato soprattutto quando si tratta di questioni*

secondarie oppure molto tecniche che l'autorità inferiore (in questo caso il Consiglio di Stato) ha risolto dopo un attento esame del fatto e del diritto con il concorso di specialisti".

A proposito del potere decisionale del Gran Consiglio, in generale si prospettano le seguenti varianti:

- respingere un ricorso (la decisione impugnata viene confermata)
- accogliere un ricorso
- e riformare la decisione impugnata (l'autorità di ricorso sostituisce la decisione impugnata con una propria decisione)
- e annullare (cassare) la decisione impugnata con rinvio degli atti all'autorità inferiore per nuova decisione ai sensi dei considerandi esposti nella decisione sul ricorso.

Il Gran Consiglio, quale autorità di ricorso, è per contro vincolato dalle domande delle parti e non può scostarsene a loro vantaggio o pregiudizio.

Tenuto conto delle considerazioni precedenti, una decisione del Gran Consiglio deve limitarsi a quelle parti del piano direttore che hanno carattere vincolante per le Autorità, mentre le parti informative non devono essere giudicate. Questa distinzione è importante perché se il Gran Consiglio prendesse una decisione su di una parte di piano direttore che non ha carattere vincolante, la renderebbe vincolante, contraddicendo l'intenzione di volere entrare nel merito unicamente sulle parti essenziali del piano direttore.

2. RICORSI CONTRO LA SCHEDA A.12 (DATO ACQUISITO)

2.1 Motivazioni addotte dai ricorrenti

- a) **Mancato confronto oggettivo** fra le due varianti "95" e "98" rimaste in lizza dopo l'esclusione per motivi di costo della variante "galleria", in riferimento a tutti gli aspetti collegati e al rispetto delle leggi e norme vigenti. Quindi mancata ponderazione degli interessi in presenza ai sensi dell'art. 3 OPT.
- b) Inoltre, insufficiente coinvolgimento dei Comuni di sponda destra nelle fasi precedenti della pianificazione del Piano di Magadino;
- c) **Incompatibilità con gli scopi e i principi della pianificazione del territorio nonché con la legge sulla conservazione del territorio agricolo.**

Il sacrificio complessivo di territorio agricolo ammonta per la variante 95 a 60 ettari, mentre nella variante 98 sarebbe limitato a soli 15 ettari, per di più prevalentemente di qualità meno pregiata. Infatti, il CONFRONTO DI VARIANTI (TRATTA OVEST) del 20 luglio 2000 non prende in considerazione il "raddoppio" della tratta Cadenazzo est-autostrada A2 previsto nell'ambito della variante 95.

Lo spazio agricolo ingoiato dall'asfalto **non può essere realisticamente compensato in natura** e la compensazione finanziaria non risolve i problemi della nostra agricoltura che subisce un'erosione continua del suolo coltivabile.

Si osserva inoltre che il Piano di Magadino, che copre l'80% della domanda di prodotti ortofrutticoli, è insidiato dall'estensione sproporzionata delle zone edificabili e subisce un ulteriore salasso nell'ambito del progetto ALPTRANSIT.

La variante 95 provoca inoltre uno squarcio irrimediabile in un ampio spazio agricolo (e naturalistico) finora intatto e riparato da immissioni inquinanti dirette e, di

conseguenza, una frammentazione che ne limita le potenzialità sia agricole che ecologiche e diminuisce per di più il valore veniale dei terreni confinanti..

d) Contrasto con il progettato Parco del Piano di Magadino

Con una nuova brutale cesura il tracciato depaupererebbe il progettato Parco, che secondo le intenzioni dovrebbe permettere di valorizzare la regione intorno alla quale ruota una popolazione di 90.000 persone.

La funzione turistica e ricreativa del Piano di Magadino ne risulterebbe ulteriormente compromessa. Si respinge risolutamente l'affermazione secondo cui le aree sacrificate non hanno valore ricreativo facendo presente che già oggi la sponda destra del fiume Ticino è occupato da importanti infrastrutture turistiche.

In queste circostanze, il "progetto Parco" assume le sembianze di un alibi creato allo scopo di far "digerire" i progetti infrastrutturali. "Facciamo un parco naturale per proteggere e valorizzare un'autostrada?", si chiedono ironicamente i ricorrenti.

e) Incompatibilità con l'articolo costituzionale sulla tutela dei paesaggi palustri d'importanza nazionale e la relativa ordinanza.

Che definisce le utilizzazioni ammissibili all'interno di tali perimetri, limitandole alle attività tradizionali, agricole e ricreative.

f) Omissione di un esame d'impatto ambientale (EIA) preventivo (alla scelta della variante)

In caso di progetti di tale portata e incidenza territoriale sarebbe opportuno e consigliabile, in quanto secondo l'UF AFP, "eseguendo un esame d'impatto a livello superiore si potrebbero identificare tempestivamente gli effetti globali e i potenziali conflitti di un progetto e ponderare con anticipo i vantaggi e gli svantaggi delle possibili varianti. Cercare di intervenire sul singolo progetto con misure di protezione dell'ambiente puntuali non è dunque la via giusta" ("l'Ambiente in Svizzera, politica e prospettive 2002").

g) Incompatibilità con la legge sulla protezione della natura

Il tracciato della variante 95 tocca ampie superfici occupate da biotopi umidi d'importanza nazionale.

Anche da questo profilo, la "98" assicura un bilancio di gran lunga meno pesante. Stando a una presa di posizione (preavviso di massima) del 12 novembre 1999, contrariamente a quanto si cerca di far credere, l'UF AFP **non rilascia una cambiale in bianco** alla variante 95. L'adesione dell'autorità federale (e la concessione del relativo sussidio) è legata a una serie di condizioni estremamente rigorose relative alle misure di compensazione ecologica, condizioni difficilmente realizzabili in pratica, soprattutto perché conflittuali con gli interessi del settore agricolo cui verrebbero sottratti altri preziosi spazi coltivabili.

h) Contrasto con la legge sulla protezione dell'ambiente e l'OIA t

La pianificazione in oggetto non tiene conto dei principi cardini della LP Amb: prevenzione, lotta alla fonte, causalità e collaborazione e si limita a declamazioni generiche. L'intero comprensorio è esposto a carichi ambientali al limite del sopportabile, in riferimento sia all'inquinamento atmosferico (ozono, polveri fini!), sia soprattutto all'inquinamento fonico accentuato dalla vicinanza dell'aerodromo.

A causa del traffico supplementare indotto, un nuovo collegamento di tipo autostradale a 4 corsie porterebbe alla formazione quotidiana di colonne al portale di Mappo e di

conseguenza a un aumento dei tassi d'inquinamento atmosferico. Viene criticata inoltre la mancata presa in considerazione delle conseguenze del collegamento sulla viabilità e la situazione ambientale nel Locarnese, dove già attualmente i limiti delle emissioni fissati dall'Oiat sono spesso superati.

i) Mancato raggiungimento del modal split fra traffico privato e pubblico stabilito dal Piano dei trasporti

L'obiettivo di un modal split 25:75% (v. Piano direttore, rapporto esplicativo 1998, pag. 28) fra pubblico (ferrovia e strada) e privato, stabilito nell'ambito del PTL è miseramente fallito a causa del trattamento privilegiato accordato alla viabilità stradale e della riluttanza a realizzare misure "fiancheggiatrici" atte a scoraggiare la circolazione motorizzata parassitaria e inutile. In assenza di misure coercitive, tale squilibrio è destinato a ulteriormente accentuarsi. In realtà, la forbice fra trasporto pubblico e trasporto individuale motorizzato si è ulteriormente aperta a favore di quest'ultimo e nel 1997 (cfr. Rapporto finale galleria Mappo-Moretina 99), la quotaparte del trasporto pubblico era scesa a un misero 6,2%.

2.2 Domande dei Comuni di Gerra Verzasca, Gordola, Gudo, Lavertezzo e del Patriziato di Cugnasco

I Comuni di Gerra Verzasca, Gordola, Gudo e Lavertezzo e il Patriziato di Cugnasco - in cinque ricorsi distinti - chiedono:

1. Per il collegamento viario A2-A13 (scheda A.12, allegato 1), l'inserimento della "variante '98" e lo stralcio della "variante '95" .
2. La correzione delle schede A (Scheda generale) e A.12 (Trasporti e vie di comunicazione) ai sensi dei considerandi dei ricorsi.

I quattro Comuni e il Patriziato sottolineano che i ricorsi sono dettati principalmente dalla mancata ponderazione tra la "variante '95" e la "variante '98".

Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel merito dei ricorsi, il Consiglio di Stato osserva:

Collegamento viario A2-A13

Si richiamano integralmente le considerazioni espresse ai punti 1.1, 1.2, 7.1 e 7.2 del messaggio. Per questi motivi il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio di respingere il ricorso.

2.3 Domande del Comune di Contone

Il Comune di Contone chiede:

1. L'uscita per il Gambarogno a Ovest del territorio comunale deve essere ulteriormente spostata ad ovest e non toccare territorio dove sono esistenti unità abitative (spostamento dell'allacciamento di Contone, scheda A.12, allegato 1, allacciamenti alla rete locale; rappresentazioni grafiche, a ovest del territorio comunale, in modo da risolvere adeguatamente il problema viario creato dal complesso artigianale/industriale, Centro Luserte, e non toccare le abitazioni esistenti.
2. Che la "revisione della zona industriale" (scheda A.10, allegato 3, aree di verifica insediativa) avvenga nel senso di dare la priorità per eventuali azionamenti ai fondi sui quali già ora è svolta un'attività industriale/artigianale.

Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel merito del ricorso, il Consiglio di Stato osserva:

Allacciamento alla rete locale

Come rilevato anche dal ricorrente, gli svincoli segnalati nelle rappresentazioni grafiche sono indicativi. Essi saranno definiti nel piano generale del collegamento viario A2-A13; nell'ambito della relativa procedura il Comune avrà la possibilità di esporre le proprie osservazioni (1. pubblicazione) rispettivamente di presentare ricorso al Tribunale della pianificazione del territorio (2. pubblicazione).

Per questi motivi - nella misura in cui è ricevibile - il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio di decidere il ricorso ai sensi dei considerandi.

2.4 Domande del Comune di S. Antonino

Il Comune di S. Antonino chiede:

Rettifilo di Cadenazzo

Premette di condividere la "variante '95" del collegamento viario A2-A13, ma contesta tutti quei paragrafi (rapporto esplicativo, punto 2.4.4; scheda A.12, allegato 5) che prevedono una realizzazione parziale del collegamento.

Ritiene in effetti che l'attuale rettifilo rappresenti un pericolo e non soddisfi più le esigenze di un traffico di transito e che vada declassato a strada regionale, anche in funzione del futuro cantiere AlpTransit che complicherà ulteriormente la viabilità nella regione.

Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel merito del ricorso, il Consiglio di Stato osserva:

Rettifilo di Cadenazzo

Si richiamano integralmente le considerazioni espresse al punto 7.3. Va comunque anche rilevato che la situazione attuale è dovuta anche a carenze a livello di pianificazione locale.

Per questi motivi il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio di respingere questa parte di ricorso.

3. NEL MERITO DEI RICORSI

Il Gran Consiglio, quale autorità di ricorso, è vincolato dalle domande delle parti e non può scostarsene a loro vantaggio o pregiudizio.

Una decisione del Gran Consiglio deve limitarsi a quelle parti del piano direttore che hanno carattere vincolante per le Autorità, mentre le parti informative non devono essere giudicate.

Tenuti in considerazione questi aspetti determinanti nell'evasione dei ricorsi riteniamo di individuare nei ricorsi le seguenti domande a carattere vincolante per l'autorità:

- l'inserimento della "variante '98" e lo stralcio della "variante '95" ;
- collegamento per il Gambarogno a Ovest del territorio comunale deve essere ulteriormente spostata ad ovest di Contone;
- declassamento rettifilo di Cadenazzo.

Queste tre domande vanno evase all'interno del concetto di sviluppo del Piano di Magadino e non quali singole domande. Per questo motivo si dà la precedenza all'analisi della variante 98 che come vedremo permetterà di valutare con una visione d'insieme anche le altre due domande.

3.1 Inserimento della variante 98 e stralcio della variante 95

Abbiamo due varianti messe a confronto dai ricorrenti in quanto a parer loro *"il CdS ha rinunciato alla variante 98 solo a seguito dell'opposizione degli abitanti di Cadepezzo e non sulla base di considerazioni oggettive."* Alla fine del confronto i ricorrenti ritengono più idonea la variante 98.

3.1.1 Determinazione della Variante 98

3.1.1.1 Così il CdS si pronuncia in merito alla variante 98:

a) La mancata ponderazione tra la "variante '95" e la "variante '98"

La valutazione comparativa tra la "variante '95" e la "variante '98" è avvenuta nell'ambito dei lavori della "Commissione mobilità" che riuniva i rappresentanti dei diversi attori pubblici e privati. Questa Commissione aveva come compito di verificare se fosse possibile raggiungere un accordo politico generale. Il lavoro svolto aveva permesso di ravvisare un leggero vantaggio tecnico a favore della "variante '98".

Tuttavia, nell'ambito delle valutazioni si era sottostimata la possibilità di non accettazione da parte di singoli comuni. Infatti quello di Magadino ebbe una veemente reazione di rigetto.

In presenza di tale manifestazione politica il Dipartimento del territorio è ritornato sulla "variante '95" che era la scelta originaria che pure aveva già beneficiato di un accordo di massima da parte dell'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFARP).

b) Il maggior consumo di terreno pregiato dal punto di vista agricolo, naturalistico e turistico

La quantità di terreno direttamente o indirettamente sottratta all'attuale destinazione è, per entrambe le varianti – "'98" e "'95" – pressoché identica. Infatti, non si può ridurre la valutazione comparativa alla sola tratta tra Contone-est e Riazzino, ma bisogna prendere in considerazione tutta la nuova strada, ossia la tratta tra Riazzino e lo snodo autostradale con l'A2, a Camorino.

c) Nella "Commissione mobilità" era stato raggiunto un accordo unanime d'appoggio alla "variante '98", mentre la "variante '95" era stata valutata come quella con il maggior impatto ambientale

Questa affermazione è esatta. Chi la formula dovrebbe tuttavia ricordare anche che, a seguito della scelta dipartimentale della "variante '95", la "Commissione mobilità" non è stata subito sciolta, ma ha continuato ad esaminare la "variante '95", segnatamente in ordine alle compensazioni ecologiche da realizzare.

3.1.1.2 Così si pronunciano i ricorrenti in merito alla variante 98:

"Il CdS ha rinunciato alla variante 98 solo a seguito dell'opposizione degli abitanti di Cadepezzo (Comune di Magadino) e non..."

"Quest'ultimo (variante 98) era stato di principio accettato dalla maggior parte dei comuni interessati e dagli enti preposti alla conservazione della natura e del paesaggio, e mal si comprendono i motivi di questa esclusione."

Le osservazioni inerenti il messaggio del CdS precisano ulteriormente questa variante: *"...ciò sarebbe stato vero se si fosse scelta la variante 98, attorno alla quale si era trovato un accordo di massima fra tutti gli attori coinvolti."*

"Dal punto di vista mobilità la variante 98 permette di raggiungere gli obiettivi prefissati dal cantone, tanto quanto la 95..."

"Secondo dei calcoli attendibili la variante 95 eroderebbe 60 ettari di terreno pregiato, contro i 15 per lo più non pregiato della variante 98."

3.1.1.3 Il tracciato della variante 98

I ricorrenti non hanno precisato il tracciato della variante 98 ma le loro affermazioni riconducono inequivocabilmente all'accordo raggiunto in seno al gruppo di accompagnamento per la gestione della mobilità nel comprensorio del Piano di Magadino. Questo gruppo fu costituito dal Dipartimento del territorio (DT) il 19 gennaio del 1998 (vedi allegati). Il gruppo come appare dal comunicato stampa del DT che ne annunciava la costituzione aveva quale scopo quello di *"accompagnare il Dipartimento nella pianificazione della gestione futura della mobilità ...nel comprensorio del piano di Magadino con particolare attenzione al collegamento A13 tra la rotonda di Riazzino e la A2 e più particolarmente alla prima tappa d'esecuzione fino a Cadenazzo-est."* Il gruppo era composto dai rappresentanti, della Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia, della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, dei rappresentanti degli ambientalisti (WWF, ATA, APM), del rappresentante degli agricoltori (UCT) e dei rappresentanti delle associazioni automobilistiche (TCS, ACS). Questa composizione avrebbe dovuto *"...porre le basi per una ricerca di soluzioni politicamente consolidate."* L'accordo fu raggiunto l'8 giugno 1998 e fu espresso in data 9 giugno 1998 con un comunicato stampa del DT (vedi allegati) trasmesso per il tramite della cancelleria dello Stato, poi ampiamente ripreso dai quotidiani ticinesi:

"La direttrice proposta si diparte dalla rotonda dell'Aeroporto, attraversa il fiume Ticino parallelamente al tracciato attuale, si sviluppa verso Est lungo la linea ferroviaria, aggira a Nord la zona industriale di Cadenazzo e si rimette sul rettilineo di Cadenazzo subito prima della zona industriale e commerciale di S. Antonino."

Questo "corridoio/tracciato" giustifica l'ampia differenza in ettari di territorio pregiato sottratto dalla variante 95 nei confronti della variante 98, quantificato dai ricorrenti nelle loro osservazioni in una differenza di 45 ettari.

Nelle opposizioni si parla addirittura di una variante 98 corta che riutilizza l'attuale ponte sul fiume Ticino tra Quartino e la rotonda di Riazzino.

Il CdS su questi aspetti non è stato sufficientemente chiaro generando confusione per chi è chiamato ad evadere i ricorsi. Nel rapporto esplicativo la variante 98 è così presentata:

"Sono state approfondite 3 varianti principali di tracciato"

"la variante '95, che corre parallela alla ferrovia fino a Cadenazzo e oltrepassa il fiume Ticino parallelamente alla ferrovia, per poi scendere in linea diretta al Pizzante allo rotonda dello "Stradonino";

"la variante '98, fino a Cadenazzo sulla stesso tracciato della precedente e che costeggia la linea ferroviaria fino a Quartino ed attraversa il fiume Ticino parallelamente all'attuale ponte dello Stradonino".

È da chiarire se con *"sulla stesso tracciato della precedente e che..."* si riferisce al tracciato esistente o al tracciato della variante precedente mancando il complemento oggetto. In ogni caso la descrizione risulta poco chiara e si presta a più interpretazioni e nemmeno a livello grafico vi è una presentazione della variante 98. Peccato in quanto per una pianificazione che si protrae dal 1994 con eventi di elevato contenuto politico come quello del 9 giugno 1998 il Piano direttore del Piano comprensoriale del Piano di Magadino non sempre rispecchia le dovute aspettative e contenuti informativi. Forse lo stesso risente dei numerosi avvicendamenti di personale intervenuti in questo lasso di tempo presso gli addetti ai lavori.

3.1.2 Giustificazione del concetto di sviluppo del Piano di Magadino

Le argomentazioni del CdS sono chiare come pure chiari sono gli obiettivi della scheda di coordinamento:

"Piano di Magadino: un territorio di grande pregio

Nel contesto ticinese (e per certi versi anche svizzero) il Piano di Magadino è un territorio di grande pregio: situato in posizione strategica nel cuore del territorio cantonale, esso presenta alti valori paesaggistici, ecologici, economici e sociali, ai quali si aggiunge una grande potenzialità di sviluppo per utilizzazioni assai diversificate, molte delle quali già oggi prevedibili, ma non ancora definibili in termini giuridico-pianificatori, altre che, invece, possono solo essere intuite. Per la pianificazione del Piano di Magadino si apre pertanto un ampio ventaglio di scelte."

"Parsimonia nell'uso della risorsa territorio

Alla presenza di tali e tante opportunità che occorre salvaguardare, la parsimonia nel predisporre usi irreversibili della risorsa "territorio" e il suo corollario in termini di sostenibilità, ossia la salvaguardia delle potenzialità d'utilizzazione per le generazioni future, risultano principi fondamentali.

Occorre, inoltre, che il comprensorio del Piano di Magadino sia sempre considerato nella sua globalità, rifuggendo da scelte parziali e/o settoriali, staccate dal contesto."

- "- conseguire un riordino dell'organizzazione territoriale unitamente ad un miglioramento della qualità ambientale del comprensorio;*
- selezionare le utilizzazioni ammissibili e auspicabili, coordinandole con gli obiettivi d'organizzazione territoriale del Piano Direttore e delle pianificazioni locali (piani regolatori)."*

Ci permettiamo di aggiungere che la realizzazione di Alpransit provocherà una notevole perdita di territorio per cui il principio di un parsimonioso uso del territorio acquista ulteriore importanza.

3.1.3 Giustificazione del collegamento viario

Come risulta dalle schede dato acquisito e dal messaggio del CdS lo scopo e la giustificazione del coordinamento viario è da addurre:

"La pianificazione del Piano di Magadino deve prima di tutto tendere al rafforzamento della posizione concorrenziale del Ticino in rapporto alle regioni confinanti, promuovendo l'integrazione socioeconomica cantonale e contribuire così alla realizzazione del Modello d'organizzazione territoriale fissato dal Piano Direttore (concetto insediativo "città-regione").

Appare, infatti, un motivo di primaria importanza per un Cantone che necessita di sempre meglio aggregare le proprie risorse, quello di far interagire i poli urbani esistenti, collegandoli con efficaci sistemi integrati di trasporto."

"...- quello locale, perché permettendo di liberare dal traffico di transito che oggi opprime le zone residenziali comunali situate sui lati sinistro e destro del comprensorio, offre la duplice occasione di un importante risanamento ambientale e di una riqualificazione urbanistica degli insediamenti."

3.1.4 Approccio a livello di piano settoriale delle strade

È importante conoscere i principi su cui il Consiglio federale basa il suo operato in ambito di trasporti stradali. L'elenco dei principi più aggiornato a nostra disposizione è quello contenuto nel piano settoriale delle strade, bozza per la consultazione allestita nel settembre 2002.

Il piano settoriale delle strade è uno strumento di gestione, pianificazione e informazione che consente alla confederazione di pianificare e coordinare in maniera adeguata le sue attività d'incidenza territoriale nel settore del traffico stradale.

I principi che riguardano la pianificazione sostenibile delle infrastrutture di trasporto sono 23 e contemplano la politica dei trasporti sostenibile, la pianificazione coordinata delle infrastrutture di trasporto e il coordinamento con l'ordinamento del territorio e la politica finanziaria.

In merito ai principi applicati possiamo sottolineare come l'efficienza dei trasporti è richiesta sia nel garantire l'accesso su tutto il territorio, sia nell'impiego delle infrastrutture esistenti, sia nel minimizzare il consumo di superficie e di energie non rinnovabili. L'utilizzazione supplementare del suolo da parte degli impianti di trasporto è da contenere, realizzandoli per quanto possibile sul tracciato di impianti già esistenti e su questo punto il principio 17 è molto esaustivo e preciso e recita:

"La Confederazione si impegna affinché l'utilizzazione supplementare del suolo da parte degli impianti di trasporto venga ridotta per quanto possibile. In particolare, si impegna affinché:

- **i nuovi impianti di trasporto vengano realizzati per quanto possibile sul tracciato o lungo il tracciato di impianti già esistenti, in modo da minimizzare le difficoltà legate alle utilizzazioni circostanti;**
- **le superfici già adibite al traffico che non vengono ripartite adeguatamente tra i vettori di trasporto e sfruttate in modo ottimale;**
- **le superfici originariamente destinate al traffico che non vengono più utilizzate o non vengono utilizzate in modo ottimale siano liberate e adibite ad altri scopi;**
- **le misure d'accompagnamento necessarie ai fini dell'ordinamento adeguato del territorio vengano pianificate e garantite parallelamente alla costruzione o al potenziamento delle infrastrutture."**

Insomma il termine efficienza è determinante in questa materia e viene esteso a tutti i gli ambiti.

3.1.5 Ponderazione delle due varianti

Di fatto purtroppo un'oggettiva ponderazione delle due varianti non è stata eseguita dal CdS, regnando oltretutto confusione in merito al tracciato delle varianti proposte.

Dopo aver chiarito quale fosse il tracciato 98 riteniamo importante al fine della soluzione del problema viario procedere ad una ponderazione il più possibile completa eseguita in base ai documenti a disposizione e al sopralluogo esperito dalla commissione della pianificazione. Questa ponderazione dovrebbe poter permettere di sollevare i punti che necessitano di un ulteriore coordinamento. I criteri di valutazione sono quelli esposti nei capitoli precedenti (3.1.2-3.1.4).

Prima di entrare nel merito del confronto è necessario sottolineare che entrambi i collegamenti viari nel concetto città-regione risolvono le esigenze di mobilità (gravitazione) del Locarnese su Bellinzona e solo in parte su Lugano.

Sul confronto il CdS così si esprime:

a) La mancata ponderazione tra la "variante '95" e la "variante '98"

La valutazione comparativa tra la "variante '95" e la "variante '98" è avvenuta nell'ambito dei lavori della "Commissione mobilità" che riuniva i rappresentanti dei diversi attori pubblici e privati. Questa Commissione aveva come compito di verificare se fosse possibile raggiungere un accordo politico generale. Il lavoro svolto aveva permesso di ravvisare un leggero vantaggio tecnico a favore della "variante '98".

Questa affermazione oltre a confermare una certa equivalenza dei due tracciati addirittura segnala un vantaggio tecnico da parte della variante 98. Risulta poco comprensibile l'atteggiamento di voler abbandonare la variante 98 a causa dell'opposizione di Magadino

tramite l'associazione ACRA la quale riteneva questo tracciato troppo vicino all'abitato di Cadepezzo. Ricordiamo che tra il previsto tracciato 98 e l'abitato di Cadepezzo scorre già la ferrovia, per cui il risanamento di questo brevissimo tratto è in ogni caso necessario e da parte delle ferrovie lo stesso è pianificato con la posa di ripari fonici.

3.1.5.1 Uso parsimonioso del territorio

In base alla documentazione disponibile è chiaro che dal lato dell'uso parsimonioso del territorio la variante 98 a nord-est consuma nettamente meno ettari di territorio rispetto alla 95 in quanto utilizza l'esistente tirata di Cadenazzo. Il rettilo di Cadenazzo consiste in un rettilineo stradale a quattro corsie che parte dall'uscita autostradale di Bellinzona nord fino a Cadenazzo per la lunghezza di ca. 3 km. **Ricreare un simile tratto stradale a nuovo in zona agricola comporta un enorme sacrificio di territorio.**

3.1.5.2 Rettilo di Cadenazzo

Il problema di coordinamento della variante 98 con altri interessi nasce sul rettilo di Cadenazzo dove su di un breve tratto attraversa l'abitato di S. Antonino.

Su questi aspetti il CdS così si esprime:

"Il declassamento e la riqualifica della rete viaria regionale in "strade di raccolta" (interventi di messa in sicurezza, misure di moderazione del traffico e di riqualificazione urbanistica) fa parte delle misure fiancheggiatrici e di accompagnamento di importanti interventi infrastrutturali quali il nuovo collegamento viario A2-A13.

Tra i vari interventi, l'allegato 5 segnala la riqualifica e sistemazione urbanistica del rettilo di Cadenazzo, con la realizzazione di opere per una miglior sicurezza stradale a S. Antonino e Camorino, coordinate con gli interventi AlpTransit.

Il Comune di S. Antonino contesta tutte le indicazioni che prevedono una realizzazione parziale del collegamento A2-A13; ritiene che l'attuale rettilo debba essere declassato.

La valutazione del CdS al ricorso è la seguente:

La scheda A.12 prevede un nuovo collegamento viario completo dalla rotonda dell'aeroporto fino all'aggancio con la A.2. Il Cantone elabora un Piano generale (PG) della variante di tracciato scelta. I tempi e le priorità di realizzazione sono dipendenti dalla pianificazione cantonale dei trasporti, dalla disponibilità finanziaria (in relazione anche alla nuova perequazione finanziaria della Confederazione e classificazione dell'A13, cfr. punto 7.2.3 lett. i) e dal coordinamento con le altre infrastrutture previste nel comprensorio. Concretamente è però impensabile pensare ad un declassamento del rettilo di Cadenazzo prima dell'inizio dei lavori del progetto AlpTransit per la galleria di base del Ceneri (2005-2006)."

Le considerazioni per il declassamento del rettilo di Cadenazzo come argomentate dal CdS sollevano parecchie perplessità. Da un lato il CdS ammette:

"... Va comunque anche rilevato che la situazione attuale è dovuta anche a carenze a livello di pianificazione locale..."

Il CdS è conscio anche dell'esigenza *"... di opere per una miglior sicurezza stradale a S. Antonino e Camorino, coordinate con gli interventi AlpTransit."*

La pericolosità di questo tratto stradale è dovuta al fatto che le quattro corsie di scorrimento non sono fisicamente separate. Altro aspetto che acuisce il problema è che in passato e ancora oggi sono stati concessi innumerevoli accessi motorizzabili con immissione diretta sulle corsie di questa tratta di forte scorrimento. In questo senso il CdS ha assecondato la politica del comune che ha rinunciato a sviluppare una rete stradale comunale che evitasse l'accesso diretto al rettilo. Ciò che è se non altro confortante è che gli stabili sono sorti con sufficiente distanza dall'asse stradale per cui il sedime circostante al fondo stradale è ancora intatto.

I tempi di intervento per ristabilire la sicurezza stradale prevedono un'attesa e incertezze di medio-lungo termine (almeno 2006). Tempi in netto contrasto con le problematiche riscontrate legate alla sicurezza e che richiedono priorità d'intervento.

AlpTransit dovrà coordinarsi con la nuova variante e con la strada declassata, lo stesso vale per le strade nazionali che dovranno realizzare un nuovo svincolo.

Il rapporto esplicativo ci permette di meglio comprendere la posizione del CdS nella quale la necessità di migliorare la situazione attuale della tirata di Cadenazzo non sembra per niente prioritaria se non dal profilo sicurezza. "...allo stato attuale e in quello prevedibile nei prossimi anni, il rettilineo di Cadenazzo non rappresenta un grosso problema (anche se deve essere sistemato dal profilo della sicurezza)." Il CdS non accenna minimamente a problematiche legate al coordinamento dell'attuale tracciato con l'abitato di S. Antonino.

La scelta della variante 98 potrebbe mettere il CdS nelle condizioni di procedere al ripristino della sicurezza di questo tratto di strada ed evitare una doppia coordinazione con il tracciato AlpTransit e la creazione di un nuovo svincolo autostradale, totalmente in contrasto con i criteri di ponderazione disponibili, in particolare i principi elencati nel piano settoriale delle strade. Si potrebbe mettere fine ad anni di speculazioni che hanno portato il comune a carenze a livello di pianificazione locale delle strutture stradali di cui il cantone non è estraneo e si potrebbe perlomeno proporre un coordinamento a livello di sicurezza e di protezione dell'abitato su questo tratto di strada di collegamento principale.

3.1.5.3 Collegamento del Gambarogno

La variante 98 permette un migliore collegamento del Gambarogno con il comprensorio oggetto della pianificazione in quanto il tracciato si spinge fino alle vicinanze di Quartino evitando così che il notevole traffico di transito da e verso il Gambarogno attraversi l'abitato di Quartino e/o entri in conflitto con la zona palustre in direzione di Locarno.

Su questi aspetti il CdS così si esprime:

h) Il contrasto tra l'obbligo di smantellare l'attuale ponte sul fiume Ticino e la promessa di mantenerlo fatta ai Comuni del Gambarogno;

L'obbligo di smantellare l'attuale ponte sul Ticino tra Cadepezzo (Comune di Magadino) e Riazzino non è tassativo, come lo dimostra l'importante presa di posizione dell'UFAFP a firma del suo Direttore Philippe Roch.

Anche nuove infrastrutture possono essere rese compatibili con gli obiettivi della protezione della zona palustre a tre condizioni cumulative:

- *l'ubicazione vincolata;*
- *l'esistenza di un interesse nazionale superiore a quello della protezione;*
- *la compensazione dei sacrifici in misura tale da ottenere un bilancio positivo per i valori tutelati dalla legislazione.*

Nel caso specifico, come anche per quello del tracciato dell'AlpTransit, non si tratta di un'ubicazione vincolata assoluta, ma relativa. La si dimostra mediante una seria ricerca di "corridoi" e valutazione di varianti.

Trattandosi di strada principale alpina, l'interesse nazionale è dato. Gli studi svolti permettono di affermare che non esiste soluzione stradale "pagabile" che non attraversi la zona palustre. La "variante '98" per funzionare correttamente richiederebbe pure un nuovo ponte affiancato a quello esistente.

Per la seconda condizione valga l'impegno compensativo finora garantito. Tali misure compensative, d'altronde, dovranno essere finanziate nell'ambito del credito d'opera e realizzate, al più tardi, entro la messa in esercizio dell'infrastruttura stessa.

"Il nuovo collegamento viario A2-A13, dalla rotonda dell'aeroporto fino all'aggancio con l'A2, ha la funzione di collegare l'agglomerato urbano del Locarnese alla rete delle strade nazionali.

Il nuovo asse stradale dovrà offrire un ottimo livello di sicurezza (strada chiusa a corsie fisicamente separate) ed una velocità di crociera attraente (velocità di progetto: 100 Km/h). Solo così sarà in grado di concorrenziare validamente gli attuali assi stradali cantonali, permettendone il declassamento. Esso dovrà altresì avere due dispositivi (snodi stradali) intermedi di aggancio alla rete stradale locale, segnatamente per servire bene le zone d'attività di Quartino, Contone-

Cadenazzo e di S. Antonino, oltre ovviamente a quello di Riazzino (aggancio all'attuale A13) e di Camorino (aggancio alla A2).

L'attuale allacciamento del Gambarogno verso l'agglomerato urbano di Locarno sarà mantenuto, seppure ridimensionato e funzionalmente declassato."

È evidente che la soluzione di declassare il collegamento con il Gambarogno implica da un lato problemi di allacciamento con questa importante regione del Locarnese, che potrebbe essere sicuramente paragonata quantitativamente all'agglomerato di Quartino, Contone-Cadenazzo e a quello di S. Antonino (per i quali sono previsti appositi snodi stradali) d'altra parte problemi con la zona palustre di importanza nazionale. Aspetto che contrariamente a quanto adduce il CdS la variante 98 pone nettamente in minor misura. Infatti la presa di posizione dell'UFAFP è determinata dal fatto di evitare una doppia cesura della zona palustre al Pizzante e quella attuale tra Quartino e la rotonda di Riazzino. Con la variante 98 la cesura sarebbe una sola.

La scelta di un collegamento viario per il Locarnese implica la coordinazione dei conflitti con la zona palustre e con l'allacciamento del Gambarogno. La variante 95 non fa che complicare questa soluzione mentre la 98 potrebbe risolvere la problematica in maniera estremamente efficiente e in sintonia con i principi enunciati al capitolo 3.1.4.

3.2 Collegamento per il Gambarogno a Ovest del territorio comunale deve essere ulteriormente spostata ad ovest di Contone

Le preoccupazioni di Contone come evidenziato al punto 3.1.4.2 sono sostanziali. La rappresentazione grafica 1: 25000 è sconsigliata.

A proposito della scala della rappresentazione grafica, l'Art. 6 OPT prescrive che di regola questa debba essere 1:50'000. Le direttive federali precisano che:

"La scala 1:100'000 non è adatta per la rappresentazione grafica del piano direttore, poiché consente solo un'assegnazione territoriale imprecisa. Si consiglia invece di scegliere la carta nazionale 1:100'000 come carta di base e di ingrandirla nella scala 1:50'000. In questo modo è possibile sgravare la rappresentazione grafica del piano direttore da una miriade di dettagli informativi e quindi renderla meglio leggibile".

Il commento del rapporto 4921 del relatore Thomas Arn è chiaro:

" La rappresentazione grafica deve dunque rappresentare gli oggetti di piano direttore solo nella misura in cui questo è necessario per lo scopo del piano direttore stesso. Una precisione eccessiva nella rappresentazione (ad esempio la scala 1:25'000) potrebbe indurre a credere che ad esempio il tracciato di una strada sia già fissato nei minimi dettagli, ciò che a livello di piano direttore non può essere il caso."

Il CdS sulla questione Contone così si esprime:

Allacciamento alla rete locale

Come rilevato anche dal ricorrente, gli svincoli segnalati nelle rappresentazioni grafiche sono indicativi. Essi saranno definiti nel piano generale del collegamento viario A2-A13; nell'ambito della relativa procedura il Comune avrà la possibilità di esporre le proprie osservazioni (1. pubblicazione) rispettivamente di presentare ricorso al Tribunale della pianificazione del territorio (2. pubblicazione).

3.3 Declassamento rettilo di Cadenazzo

La domanda di declassamento del comune di S. Antonino è stata ampiamente approfondita al punto 3.1.4.1.

Il risparmio di territorio, la necessità di intervenire su questioni di sicurezza, la possibilità di limitare la coordinazione con AlpTransit ad un'unica arteria stradale (ma non solo ad AlpTransit, pensiamo ai costi finanziari ma anche in territorio che comporta un nuovo svincolo autostradale), le mancanze pianificatorie, la possibilità non ancora sfruttata di valutare di schermare dei tratti stradali si contrappongono all'esigenza di liberare dal traffico di transito l'abitato di S. Antonino. Una valutazione chiaramente difficile e dolorosa ma sulla quale prevalgono chiaramente i numerosi aspetti volti a mantenere la tirata di Cadenazzo nel tracciato della variante 98. Inoltre anche il CdS è contrario al momento ad un declassamento di questo tratto stradale. Ma anche una ponderazione dei principi elencati nel piano settoriale delle strade non fanno che confermare la validità della variante 98.

4. DECISIONI SUI RICORSI

Le problematiche sollevate dai ricorrenti riguardanti in particolar modo la prospettata nuova strada di collegamento tra il Locarnese e l'autostrada A2, denominata variante "95" non sono state smentite nemmeno durante la fase di esame dei ricorsi e ci trovano in base ai considerandi di questo rapporto consenzienti con le richieste di diversi comuni. Quindi proponiamo di accogliere parzialmente i ricorsi del Comune di Gerra Verzasca, di Gordola, di Gudo, di Lavertezzo e del Patriziato di Cugnasco rinviando la scheda A.12 (collegamento viario A2 A13) al CdS per un suo riesame, tenendo conto anche della variante "98" già discussa.

Considerata l'urgenza di un collegamento viario e la lunga durata del processo pianificatorio si invita il CdS a voler pubblicare in tempi brevi la nuova scheda A12 concernente il collegamento viario coordinando le problematiche da noi e dai ricorrenti sollevate, in particolar modo l'attraversamento dell'abitato di S. Antonino, il collegamento con il Gambarogno, il collegamento con la zona palustre e un unico collegamento con Alp Transit.

Per quanto riguarda i ricorsi dei comuni di S. Antonino e Contone in base ai considerandi del presente rapporto proponiamo di respingerli.

Per la minoranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giuseppe Bill Arigoni e Eva Feistmann, relatori

5. PROGETTI DI DECISIONE

5.1 Comune di Gerra Verzasca

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Gerra Verzasca il 21 dicembre 2001 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Gerra Verzasca è parzialmente accolto.
2. La scheda A 12 è rinviata al CdS per il riesame della situazione (collegamento A2-A13)
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Gerra Verzasca
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

5.2 Comune di Gordola

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Gordola l'11 gennaio 2002 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Gordola è parzialmente accolto.
2. La scheda A 12 è rinviata al CdS per il riesame della situazione (collegamento A2-A13)
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Gordola
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

5.3 Comune di Gudo

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Gudo il 7 gennaio 2002 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Gudo è parzialmente accolto.
2. La scheda A 12 è rinviata al CdS per il riesame della situazione (collegamento A2-A13).
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Gudo
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

5.4 Patriziato di Cugnasco

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Patriziato di Cugnasco il 14 gennaio 2002 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Patriziato di Cugnasco è parzialmente accolto.
2. La scheda A 12 è rinviata al CdS per il riesame della situazione (collegamento A2-A13)
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Patriziato di Cugnasco
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

5.5 Comune di Lavertezzo

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune Lavertezzo il 15 gennaio 2002 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Lavertezzo è parzialmente accolto.
2. La scheda A 12 è rinviata al CdS per il riesame della situazione (collegamento A2-A13)
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Lavertezzo
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

5.6 Comune di Contone

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Contone il 15 gennaio 2002 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Contone è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Contone
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

5.7 Comune di S. Antonino

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di S. Antonino il 15 gennaio 2002 contro la scheda di coordinamento A «Piano di Magadino» del Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato il 16 ottobre 2001;
- visto il messaggio n. 5258 del 28 maggio 2002 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza n. 5258 R2 del 19 febbraio 2003 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di S. Antonino è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di S. Antonino
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder