MOZIONE

Armonizzare le regole dell'ordinamento territoriale del piano di Magadino

del 14 marzo 2019

Premessa

La storia e lo sviluppo delle attività antropiche nel comparto a lago del piano di Magadino sono state caratterizzate da importanti decisioni politiche del Governo e del Parlamento cantonale che, assieme ai comuni del piano e alle città di Locarno e Bellinzona, hanno strutturato il territorio. Se seguiamo l'evoluzione temporale di questo sviluppo possiamo iniziare con il primo progetto di bonifica agraria della prima parte del secolo scorso, bonifica che ha permesso di modernizzare anche le infrastrutture di mobilità: linea ferroviaria Bellinzona – Locarno/Gambarogno e le due strade cantonali di sponda destra e sponda sinistra.

Su questo comprensorio territoriale si è sviluppata l'agricoltura, i paesi hanno allargato le zone edificabili per la residenza ed il lavoro, alla foce della Verzasca è nata la zona turistica di valenza nazionale (compreso il Centro sportivo nazionale di Tenero), negli anni trenta è stato aperto l'aeroporto cantonale di Locarno (che sin dall'inizio ospita la scuola di volo di base dell'aviazione militare) e sono state realizzate importanti opere di indubbio interesse generale.

Altri grandi progetti sono rimasti sulla carta in quanto già allora la sensibilità territoriale ne aveva indicato l'incompatibilità: due fra tutti sono stati il progetto di porto di interscambio ferrovia/lago per le merci al "Carcale" di Gordola/Locarno e le nuove infrastrutture turistiche alla foce del Ticino.

Dalla bonifica del piano alla pianificazione del territorio

Tutto ciò letto in chiave moderna evidenzia come l'iniziale mancanza di una vera pianificazione territoriale, qui come in tutto il mondo occidentale, ha provocato qualche problema. Con l'intento di salvaguardare il paesaggio e la natura – sicuramente positivo – il Governo cantonale, basandosi sul buonsenso che la civiltà contadina ci ha tramandato, dalla fine degli anni settanta in poi ha promosso due progetti, ora datati e solo in parte atualizzati: la protezione delle Bolle di Magadino e il piano viario del Locarnese. Quest'ultimo è stata la prima vera pianificazione territoriale e, andando a completare il progetto di bonifica di inizio secolo, ha gettato le basi per l'ordinamento territoriale formalizzato nel Piano direttore cantonale del 1990 e nei primi progetti di PD del 1984 e del 1986.

Fin qui la gestione del territorio dell'intero comprensorio del piano di Magadino era diretta dal Governo cantonale che, d'intesa con le Autorità locali e – questo lo si può ben dire – l'economia regionale (agricoltura, turismo e secondario) aveva trovato soluzioni giudiziose ed equilibrate.

Nuova situazione data dall'ingerenza sempre più pressante della Confederazione

La svolta è arrivata – a nostro avviso – a fine anni ottanta quando la Confederazione ha iniziato a promulgare, a livello nazionale e non solo nel piano di Magadino, una serie di regolamentazioni di carattere ambientale (zone di protezione naturalistiche) e territoriale (Piano settoriale delle superfici agricole per l'avvicendamento culturale - SAC) che hanno, a nostro avviso, travisato in parte il sistema svizzero laddove le competenze in materia di pianificazione sono locali e cantonali e, soprattutto, spinto oltre ogni limite la dualità degli strumenti di gestione del territorio che dovrebbero porre la priorità sulla pianificazione formale,

sia essa direttrice o di utilizzazione, delle singole regole di protezione paesaggistica e naturalistica (siano esse federali o cantonali).

Questo nuovo approccio della Confederazione è stato accolto (come vedremo in seguito) con un certo scetticismo da parte delle Autorità locali e, in parte, cantonale, le quali non hanno potuto far nulla (le prime) o poco (il Cantone), per opporvisi. Per contro piena adesione hanno dato le associazioni ambientaliste cantonali e federali, perché con le nuove regolamentazioni federali (in gran parte basate su procedure di presa di decisione dirigitiche che poco considerano le situazioni locali e che sono soprattutto al di fuori di ogni vera e propria decisione democratica) si è permesso di bypassare l'equilibrio politico che in una moderna Società è dato dalle elezioni e non da altro.

Esemplare decisione del Governo negli anni novanta

La pronta e propositiva reazione del Governo a questo disordine di regole di gestione del territorio, che nel piano di Magadino si aggiungeva al quesito dell'attraversamento Alp Transit del comparto, è stata il progetto di piano comprensoriale dell'intero piano. Questo innovativo progetto, accettato dalla Confederazione e ritenuto esemplare per la sua valenza di pianificazione d'utilizzazione sovracomunale, si è poi ridotto alla metà del comprensorio: la parte centrale agricola, turistica e naturalistica.

Il lungo iter di questo progetto, passato per la coordinazione del tema dell'attraversamento Alp Transit del piano, e la scelta del tracciato della nuova A2/A13, a cui si è aggiunto il cambiamento della conduzione politica del Dipartimento del territorio, si è concluso con l'approvazione il 18 dicembre 2014 da parte del Gran Consiglio del PUC del parco del piano di Magadino.

A nostro avviso è questa la decisione politica centrale e democratica che ha coordinato, o perlomeno così è stato più volte affermato, tutti gli indirizzi d'uso del piano: agricoltura, natura, svago ed infrastrutture di mobilità.

Necessità di fare chiarezza negli strumenti di gestione del territorio

Invece così non è stato perché negli ultimi due anni in perlomeno due casi il PUC è passato in subordine alle regolamentazioni federali di tutela paesaggistica e naturalistica: il nuovo tracciato della A2/A13, benedetto – a questo punto è evidente – dalle associazioni ambientaliste che hanno visto la supremazia delle citate regole sulla pianificazione formale del territorio e la recentissima bocciatura da parte del Consiglio federale del progetto di nuovo collegamento ciclabile Magadino – Gordola.

In quest'ultimo caso l'Autorità federale se ne è fatta un baffo del PUC, costato al Cantone quindici anni di studi e valutazioni, e si è basata su due regolamentazioni federali di tutela del paesaggio e della natura: i paesaggi palustri (Oggetto no. 260, piano di Magadino), scaturiti dalla votazione popolare di fine anni ottanta "quaranta piazze d'armi bastano" e gli obiettivi di protezione delle riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM, oggetto no. 119 Bolle di Magadino).

A livello generale quest'ultima decisione scoperchia il vaso di Pandora, se così lo si può definire, del disordine di regole che dal profilo giuridico potrebbe anche essere sostenibile, ma che mette sotto tutela della Confederazione il Cantone, i Comuni ed i promotori di progetti pubblici (es. A2/A13) o privati che siano. È per certi versi una sorta di ritorno al passato dove la gestione ed il riordino del territorio, campo di competenza in Svizzera delle Autorità locali e cantonali, è in balia di chi meglio conosce la miriade di regole.

Per tutti questi motivi crediamo che sia giunto il momento di riordinare questa situazione laddove, nel pieno rispetto del nostro paesaggio e della nostra natura, si deve tuttavia avere un quadro giuridico chiaro che definisca gli indirizzi di sviluppo del territorio. Solo con una

chiarezza a livello cantonale, ne siamo convinti, si potrà poi definire con la Confederazione la valenza ed i perimetri delle singole regolamentazioni federali che ora pullulano sul piano di Magadino.

In concreto si propone, come prima e chiara decisione che compete unicamente all'Autorità cantonale, di ridefinire le regole codificate come misura d'urgenza a fine anni settanta nell'Ordinanza cantonale di protezione delle Bolle di Magadino. Non pensiamo all'abolizione dell'Ordinanza, ma perlomeno all'aggiornamento delle tre zone di protezione che ora sono desuete e, soprattutto, non compatibili con la reale situazione. Basti pensare come all'interno di queste zone di protezione cantonali – poi sovrapposte a perimetri federali – la Confederazione stessa negli ultimi vent'anni ha investito in infrastrutture (Centro sportivo nazionale di Tenero e Base aerea di Locarno) più di trecento milioni di franchi, sia stato realizzato il nuovo centro sportivo del Gambarogno, vi siano allocate decine di ettari di zone campeggi o artigianali e – a ridosso, cioè proprio sui limiti nord ed est – vi è l'attuale strada di collegamento del Locarnese con il Bellinzonese, la quale – curiosamente proprio su pressione degli ambienti ambientalisti – resterà con la nuova futura A2/A13.

Un problema che va risolto

I benefici per il nostro Cantone di questo approccio sono indiscutibili e vanno oltre la tematica del disordine degli strumenti di gestione del piano di Magadino. Tra questi vi sono:

- il riappropriarsi delle prerogative decisionali cantonali nel definire il futuro del nostro territorio;
- l'eliminazione dei conflitti formali dati dai perimetri, più che dalle specifiche finalità settoriali, delle regolamentazioni federali di tutela del nostro paesaggio e della nostra natura;
- il miglioramento della trasparenza e della democraticità dei ruoli e delle regole di governo territoriale con conseguente miglioramento dell'accettazione popolare delle misure di protezione ambientali federali;
- il rafforzamento del ruolo della Fondazione del parco del piano di Magadino.

Con la presente mozione si chiede pertanto al Consiglio di Stato di aggiornare l'Ordinanza per la protezione delle Bolle di Magadino del 1979 e di intavolare a livello politico con l'Autorità federale le trattative finalizzate a rendere conformi tutte le attuali regole di protezione del nostro paesaggio e della nostra natura che, specie nel piano di Magadino, sono in parziale contraddizione e appesantiscono, rendendola oltretutto poco credibile, la pianificazione di utilizzazione approvata dal Gran consiglio nel 2014.

Fabio Käppeli e Claudio Franscella
Battaglioni - Ferrari - Garzoli