

Alfredo SCILACCI  
architetto-urbanista  
2, rue Michel Chauvet  
1208 Ginevra  
e  
via Monte Ceneri 34  
6572 Quartino  
e-mail : [alli.scilacci@bluewin.ch](mailto:alli.scilacci@bluewin.ch)

Dipartimento del territorio  
Sezione dello sviluppo territoriale  
Viale Franscini 17  
  
6501 Bellinzona

### **Osservazioni sul progetto PUC del Parco del Piano di Magadino**

L'introduzione del **rapporto di pianificazione**, descrive il Piano di Magadino (PdM) come un elemento di "valenza particolare", per il Ticino e per la futura Città-Ticino. Si ricorda inoltre che il concetto di sviluppo del PdM era già stato introdotto in una scheda del Piano Direttore Cantonale, approvato dal Consiglio Federale il 3 settembre 2005.

In questa scheda sono messi in rilievo alcuni dei principali obiettivi della pianificazione del PdM, come ad esempio :

- a) il riordino della sua organizzazione territoriale e il miglioramento della sua qualità ambientale;
- b) la necessità di selezionare le utilizzazioni ammissibili e auspicabili del suo territorio.

La stessa scheda considera inoltre le principali tematiche legate al PdM : natura, agricoltura, ricreazione, turismo, insediamenti e mobilità.

In qualità di urbanista, condivido questo approccio e come descritto nell'introduzione del rapporto di pianificazione, ritengo che il Parco de PdM sia uno degli elementi più strutturanti dell'organizzazione paesaggistica, economica e sociale per il Canton Ticino. Però, senza prendere in considerazione tutte le sinergie qui sopra citate, lo studio del Parco diventa un progetto per uno sviluppo territoriale autarchico, introverso e fine a sé stesso.

#### **L'approccio del rapporto di pianificazione**

In realtà, la "costante relazione del progetto del Parco al territorio circostante", chiaramente annunciata nelle intenzioni del rapporto (pagina 5), non ha nessuna corrispondenza con l'organizzazione dello studio. Personalmente trovo ciò deplorabile in quanto costituisce un'approccio al territorio che sembra proprio cadere nel tranello già preannunciato nel 2006 dall'Associazione per un "Piano di Magadino a misura d'uomo", nelle controverse relative al collegamento stradale A2-A13.

In altre parole, si affronta il problema senza tener conto di una visione globale. Sembra che da allora non siano cambiate grandi cose, a parte il fatto che "la superstrada dello shopping" si è spostata dall'asse centrale del Piano alla sponda sinistra, già fortemente penalizzata a livello ambientale (in particolare per gli abitanti dei villaggi e le zone residenziali situate in questa zona del Piano).

Come è stato possibile presentare a Berna delle soluzioni concernenti il collegamento A2-A13, prettamente basate su un approccio ingegneristico del traffico di transito sul Piano, senza

alcuna volontà di affrontare il problema in modo globale, quindi urbanistico? Ciò significa studiare il Parco come “un'isola felice” esente da problematiche che più concernono i cittadini-residenti nel loro territorio reale, che è comunque il PdM nella sua totalità.

Ritengo quindi sbagliato che il “perimetro del Parco” determini in modo circoscritto le problematiche urbanistiche da analizzare. Infatti, il Parco rappresenta il 55% (2'350 ettari) dell'intero territorio del PdM (4'000 ettari). A questo proposito, l'immagine e il testo della pagina 25 sono emblematici di un'approccio che vede il Parco sospeso nel nulla, sebbene esso sia inserito in un contesto più ampio che ne definisce la percezione e quindi i confini. Ma come si può parlare di un ampio contesto e di contorni, se tutto ciò viene sistematicamente ignorato anche da una semplice lettura critica del intero territorio? Siamo veramente sicuri che tra la visione idilliaca del Parco del Piano e la sua cornice montana non ci sia niente da analizzare e da riordinare?.

Come è possibile che nell'elenco degli studi (pagine 10 e 11), la mobilità e la sua relazione al territorio costruito sia completamente assente? Questa mancanza è incomprensibile, visto che il futuro traffico indotto dal collegamento A2-A13, che prevede di utilizzare l'attuale tracciato St Antonino – Quartino/Cadepezzo, sicuramente aumenterà fortemente a causa del potenziale di cappannoni e centri commerciali che si situeranno lungo la nuova strada (4 corsie o galleria). Tutto ciò sarà quindi a scapito del terreno agricolo ancora presente su questa fascia di territorio, che però è valutato solo residualmente nello studio del Parco e dai progetti di collegamento A2-A13.

Il rapporto rende noto che dei 35'000 abitanti del Piano, soltanto 600 persone sono residenti nel perimetro del Parco e di queste ultime, soltanto 325 sono lavoratori nel settore agricolo. Quale studio si occuperà delle zone edificabili a margine del perimetro del Parco (65% residenza, 23% industria e commercio e 12% edifici e attrezzature)? A questo punto, ritengo quindi indispensabile che uno studio urbanistico globale si occupi anche delle zone edificabili e non edificabili (terreno agricolo) situate ai margini del perimetro del Parco.

Analizzando i sentimenti di appartenenza identitaria della popolazione dei due versanti del Piano, il rapporto constata alcune difficoltà che impediscono il formarsi di una vera e propria coscienza di un “luogo unico”. Queste difficoltà sono; il profilo climatico, ma anche una discriminazione ambientale per gli abitati delle due sponde (p. 20). Anche per questo aspetto la mancata presa in considerazione dei villaggi della sponda sinistra e dei disturbi provocati dal traffico individuale sul futuro collegamento A2-A13 è un fatto grave. Infatti, questi nuovi disturbi facilmente prevedibili non faranno altro che accentuare ancora di più la discriminazione attuale.

Le mancanze del rapporto sono ancor più incomprensibili se si legge il capitolo “paesaggi coerenti e paesaggi incoerenti” dove questi ultimi sono presentati come : “disordine dei capannoni industriali, frammisti a prati verdi, edifici commerciali e attraversamenti stradali”. Il disordine urbanistico è quindi correttamente identificato per quanto concerne la situazione già esistente. Ma dove sono le risposte progettuali? Per dare un esempio, perchè nel progetto del PdM si trattano i settori della Campagna di Cadepezzo e la Ciossa Antognini, senza considerare i loro prolungamenti logici verso i villaggi di Quartino, Contone, Cadenazzo e St. Antonino?

Come rivela il rapporto, mi sembra giusto sottolineare il disturbo paesaggistico costituito dalla linea di alta tensione che attraversa la Campagna di Cugnasco, così come quello degli aerei e

della pista di go-kart. Tuttavia, questi elementi, certo importanti, non giustificano il silenzio assoluto del progetto per quanto riguarda il pericolo di un sacrificio della zona agricola esclusa dal perimetro del Parco. Si tratta comunque di una superficie rilevante ed equivalente ad alcune centinaia di ettari di zona agricola!!

### Il ruolo fondamentale dell'agricoltura

Il rapporto mi sembra ugualmente molto carente sulle proposte relative al ruolo economico e sociale dell'agricoltura per il Cantone. Stupisce che il rapporto non tratti minimamente il possibile utilizzo della più grande pianura del Ticino per dei fini nobili e di grande attualità, come potrebbe essere la sua partecipazione alla sovranità alimentare della regione Ticino. Mi sembra giusto criticare l'invasione di serre sul Piano, ma qual'è l'alternativa possibile per una produzione integrata e ecologica? Non basta un vago richiamo all'aumento del prezzo dei combustibili fossili e per annunciare che, "secondo uno studio settoriale i futuri investimenti nel settore non saranno verosimilmente destinati a impianti, ma alla sostituzione delle strutture obsolete". È oramai passato il tempo per riproporre il PdM come "il granaio del Ticino". Nuove vie devono e possono essere esplorate.

Perchè la totalità dei terreni agricoli che si situano fuori dai limiti arbitrari del Parco non vengono considerati terreni "a rischio" secondo i calcoli alla pagina 28 del rapporto? Mi risulta difficile accettare che tutta la zona agricola situata tra Quartino/Cadepezzo e Contone, rispettivamente tra Contone e Cadenazzo, quindi tra Cadenazzo e St Antonino, sia già stata ideologicamente svenduta per la costruzione di nuovi capannoni, supermercati, nuove strade di collegamento e infrastrutture varie. In tal caso mi permetto di interpretare che questa situazione sia proprio il frutto di un approccio territoriale tecnocratico che separa arbitrariamente un luogo unico per ricomporlo come una qualsiasi periferia diffusa di una città ancora inesistente.

### La mobilità

Soltanto nelle ultime pagine, il rapporto affronta la problematica della mobilità. Anche qui, le questioni relative al Piano di Magadino e al progetto del Parco non sono trattate in modo globale. Anche sotto quest'aspetto il Parco è visto come un'isola felice. Inoltre si vuol far credere che si possa risolvere il problema del "traffico interno" e della mobilità lenta, senza trattare il progetto del collegamento veloce A2-A13. La giustificazione di questo è data dal fatto che la decisione sul tracciato definitivo non è ancora stata presa. È il colmo dell'incoerenza!

Per di più, quest'amara conclusione è rafforzata dal fatto che nei "punti forti e punti deboli" del progetto (pp. 50 e 51), le problematiche da mè sollevate non vengono nemmeno elencate.

La mia proposta è quindi quella di riprendere gli studi in senso globale come previsto nella scheda del Piano Direttore Cantonale. Cioè, estendendo il perimetro di studio e di progetto sulla totalità dei 4'000 ettari del PdM, senza attendere le scelte della Confederazione sul tracciato A2-A13, integrando quindi fin da ora le proposte riguardanti il traffico di transito. Ciò permetterà una visione globale e un vero riordino della totalità del territorio del Piano di Magadino.

Per concludere propongo :

- che la totalità delle zone agricole (non edificabili) del PdM siano integrate nel perimetro del Parco e siano riservate prioritariamente all'attività del settore primario. Che venga data la possibilità allo sviluppo di un'agricoltura integrata e ecologica proponendo una produzione agricola e che possa, almeno parzialmente, partecipare ai bisogni futuri della sovranità alimentare del Ticino. È quindi auspicabile che tutta la zona agricola situata sulla sponda sinistra venga mantenuta tale, partecipando al paesaggio naturale del Parco del Piano;
- che gli studi di mobilità vengano riveduti e completati per poter rispondere realmente ai problemi globali della nuova regione del PdM. Non basta quindi occuparsi unicamente dell'attraversamento della A2-A13 sul territorio di Quartino e della mobilità lenta di una parte del Piano definita "Parco". È anche auspicabile che questi studi si basino su criteri moderni, dove le mobilità alternative alla motorizzazione vengano trattate parallelamente a quest'ultima. Questo significa dare più spazio ai trasporti pubblici e ai percorsi lenti non motorizzati;
- che la tratta ferroviaria Cadenazzo-Luino diventi l'asse portante della mobilità sulla quella parte della sponda sinistra del Piano che concerne in particolare i villaggi di Contone, Cadepezzo, Quartino et tutti gli insediamenti abitativi del nuovo comune del Gambarogno; intensificando le cadenze dei treni e riposizionando le fermate in funzione delle nuove aree di sviluppo;
- che si fermi il massacro del territorio di una parte importante del Piano, bloccando tutte le eventuali pianificazioni in corso per nuovi centri commerciali sul PdM, dove si stà costituendo una periferia diffusa, informe e generatrice di notevoli scompensi ecologici e paesaggistici.