



Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

**Piano direttore del
Cantone Ticino**

Approvazione delle schede di coordi-
namento A

Rapporto d'esame

Contenuto

1	OGGETTO E SVOLGIMENTO DELL'ESAME	3
1.1	Richiesta del Cantone	3
1.2	Condizioni per l'entrata in materia	3
1.3	Disposizioni determinanti per l'esame	3
1.4	Svolgimento dell'esame	4
2	PROCEDURA, CONTENUTO E FORMA	5
2.1	Procedura d'elaborazione delle schede di Piano direttore	5
2.11	Collaborazione con la Confederazione, con i Cantoni vicini e con l'Italia	5
2.12	Collaborazione interna al Cantone, informazione e partecipazione della popolazione	5
2.2	Contenuto	5
2.3	Forma	15
3	PROPOSTA DI DECISIONE	16

1 Oggetto e svolgimento dell'esame

1.1 Richiesta del Cantone

Le schede A (Piano di Magadino) non erano state sinora sottoposte alla Confederazione per approvazione, in quanto la pianificazione per comprensori è stata introdotta dopo l'approvazione dell'intero *Piano direttore* (PD) da parte del *Consiglio federale* (CF). La richiesta d'approvazione per è stata inoltrata dal *Dipartimento del territorio del Cantone Ticino* (DT) al *Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni* (DATEC) il 23 giugno 2003.

1.2 Condizioni per l'entrata in materia

Le schede A sono state sottoposte ad approvazione dall'autorità cantonale competente. Esse sono state adottate conformemente alle disposizioni legislative cantonali in materia¹: Adozione da parte del *Consiglio di Stato* (CdS) e, per quanto concerne le schede di dato acquisito, per le quali è stato inoltrato un ricorso al CdS, decisione del *Gran Consiglio* (GC). La documentazione inviata dal Cantone soddisfa le esigenze minime per l'entrata in materia.

Le condizioni per l'esame sono adempiute e la richiesta d'esame può essere evasa.

1.3 Disposizioni determinanti per l'esame

Nell'ambito del presente esame occorre chiarire se le schede di *Piano direttore* (PD) sottoposte ad approvazione concordano come tali con il diritto federale. Determinanti per l'esame sono soprattutto le disposizioni della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) e dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT, RS 700.1).

La verifica della conformità legale dei singoli interventi pianificatori avviene in maniera sommaria. Eventuali dubbi sulla conformità legale sono almeno indicati. Le schede approvate dall'Autorità federale devono permettere di giungere velocemente ad una decisione vincolante (anche) per i proprietari fondiari, sugli interventi pianificatori pre-

¹ Articoli 12-23 della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) del 23 maggio 1990.

visti, nel rispetto del diritto e delle priorità e della valutazione del PD. Esse non sono garanti della legalità degli interventi.

Come quadro di riferimento per il presente esame fanno stato le indicazioni di «IL PIANO DIRETTORE CANTONALE – GUIDA ALLA PIANIFICAZIONE DIRETTRICE » (DFGP/UFPT, Berna 1997 [GUIDA PD]).

1.4 Svolgimento dell'esame

La presente procedura d'approvazione è stata condotta a tappe ed ha comportato fasi intermedie, durante le quali vi sono stati degli incontri e degli scambi di informazioni tra i servizi federali ed i rappresentanti cantonali.

Con lettere del 18 agosto 2003 e del 24 settembre 2003 è stata richiesto un parere ai Cantoni dei Grigioni, di Uri e Vallese.

Con lettera del 5 marzo 2004 il Cantone Ticino è stato invitato a prendere posizione sul progetto di rapporto d'esame. Il medesimo, nella sua comunicazione del 22 giugno 2004, informava l'USTE che intendeva inoltrare la sua risposta dopo una discussione sui contenuti della bozza di rapporto d'esame con i rappresentanti della Confederazione. La presa di posizione cantonale è stata infine inoltrata con lettera del 3 maggio 2005.

Modifiche del Piano direttore non contestate sono approvate dal DATEC (art. 11 cpv. 2 OPT).

2 Procedura, contenuto e forma

2.1 Procedura d'elaborazione delle schede di Piano direttore

2.11 Collaborazione con la Confederazione, con i Cantoni vicini e con l'Italia

La consultazione dei servizi federali (CAT) e dei cantoni dei Grigioni, di Uri e Vallese non ha indicato problemi legati alla collaborazione con il Cantone Ticino. Si può quindi ritenere che le condizioni legate alla collaborazione con le autorità siano state rispettate.

Le decisioni delle schede di coordinamento non hanno effetti sulle attività d'incidenza territoriale nelle regioni italiane limitrofe per le quali è necessaria una collaborazione.

2.12 Collaborazione interna al Cantone, informazione e partecipazione della popolazione

L'informazione e la partecipazione della popolazione e la procedura di consultazione sono avvenute a più riprese, conformemente alle vigenti disposizioni dell'articolo 4 LPT e della legge cantonale in materia (LALPT artt. 15, 18 e 19).

2.2 Contenuto

Situazione generale

Al fine di meglio evidenziare gli elementi pianificatori strategici legati allo sviluppo territoriale del *Piano di Magadino* (PdM), essi sono stati raggruppati nella pianificazione comprensoriale del Piano di Magadino (schede A). Il comprensorio comprende l'area tra la città di Bellinzona ed il Lago Verbano (cfr. rappresentazione grafica allegata alle schede), la quale appartiene, secondo la definizione odierna, agli agglomerati di Locarno o di Bellinzona.

L'obiettivo principale della pianificazione del PdM è quello dello sviluppo del valore paesaggistico e naturalistico del piano, da conseguire tenendo soprattutto conto delle esigenze legate ai trasporti (il PdM rappresenta la piattaforma di distribuzione dei flussi di traffico tra il Sottoceneri e gli agglomerati di Locarno e Bellinzona) e della riduzione dei carichi ambientali gravanti sul territorio.

Le schede A non comprendono tutte le decisioni del PD legate al Comprensorio del PdM. Alcuni interventi sono stati elaborati in altre schede di PD. Le più importanti delle quali sono le schede 12.22.1-5 (*Piano dei trasporti del Bellinzonese* [PTB]²) e le schede 12.25.1-6 (*Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia* [PTLV]³). Il PTB e il PTLV si occupano principalmente della coordinazione tra la pianificazione dei trasporti e quella del territorio, e dei problemi legati allo sviluppo degli insediamenti nelle rispettive regioni. I temi legati alla gestione della mobilità ed allo sviluppo degli insediamenti sono però trattati anche nelle schede A. Esse si occupano inoltre anche dei temi legati alle caratteristiche specifiche del comprensorio: le componenti naturali del territorio, il territorio agricolo, il Parco del Piano di Magadino e le funzioni ricreative e il turismo.

Poiché tra i tre gruppi di schede vi è una sovrapposizione spaziale, ma non una suddivisione chiara dei compiti e dei contenuti, la lettura delle schede A è risultata parzialmente difficoltosa ed ha condotto ad una valutazione in parte discordante da quelle effettuate nell'ambito di altre schede di PD. Ciò è anche dovuto al fatto che le decisioni nelle diverse schede seguono logiche diverse tra loro, in parte riprendendo i medesimi elementi in forme diverse in più schede.

Nell'ambito della revisione totale del PD, tuttora in corso, il Cantone è invitato a verificare ad armonizzare i contenuti delle differenti schede di coordinamento, indicando in maniera univoca le decisioni legate ad un determinato territorio o settore.

Trasporti: osservazioni generali

La scheda A.12 (mobilità sul Piano di Magadino) riprende gli obiettivi della scheda principale: l'organizzazione della mobilità sul PdM a sostegno dell'organizzazione territoriale perseguita, salvaguardando l'ambiente e promuovendo il miglioramento della qualità di vita nel Comprensorio. Le misure proposte combinano uno sviluppo dei trasporti pubblici con un ampliamento mirato dell'infrastruttura stradale (punti critici). A sostegno degli interventi principali sono previste misure d'accompagnamento quali la gestione dei posteggi e il declassamento e la riqualifica della rete stradale esistente. Un contributo sostanziale al miglioramento del rapporto modale, legato ad un sensibile miglioramento dell'attrattiva dei trasporti pubblici, è la messa in esercizio della galleria di base del Ceneri e del collegamento diretto Lugano-Locarno, ed il conseguente adattamento dell'offerta dei trasporti pubblici su gomma. L'approfondimento della pianificazione di queste misure (contenute nell'allegato 2 della scheda A.12) e la loro realizzazione assumono quindi un'importanza centrale nel conseguimento degli obiettivi della pianificazione comprensoriale del PdM. Per quanto concerne il traffico lento si rimanda alle decisioni del PTB e del PTLV.

² Approvato dalla Confederazione il 27 febbraio 2003.

³ Non ancora approvato dalla Confederazione nella versione attuale:
http://www.ti.ch/dt/dpt/SPU/Temi/Piano_direttore/

In generale le misure proposte sono coerenti con gli obiettivi prefissati. Nell'ambito della mobilità e dei trasporti il fatto che tra l'elaborazione delle schede di PD, la loro approvazione da parte del Cantone e quella susseguente della Confederazione possono trascorrere anche alcuni anni provoca una discordanza tra i contenuti del PD e la situazione odierna. Alcune misure sono già state realizzate, prima della presente approvazione. Un adattamento della scheda A 12 ai sensi dell'articolo 11 capoverso 3 OPT è necessario, al fine di assicurare una concordanza tra il PD e la situazione odierna.

Nell'allegato 2 della scheda A.12 sono contenute una parte degli interventi legati al potenziamento del trasporto pubblico. In parte si tratta di interventi infrastrutturali concreti, la cui realizzazione dipende anche dal grado di coordinamento nel PD. Ai medesimi non è stato attribuito nessun grado di coordinamento, ma sono stati definiti quali principi materiali per la pianificazione settoriale oppure per la revisione dei piani regolatori comunali. Trattandosi di interventi pianificatori legati ad interventi concreti ai medesimi deve essere assegnato un grado di coordinamento, come previsto dall'articolo 5 OPT.

Trasporti: nuovo collegamento viario A2-A13 «scheda A.12, allegato 1»

Il nuovo collegamento viario A2-A13 «scheda A.12, allegato 1» comporta l'attraversamento della zona palustre d'importanza nazionale n. 260. La protezione accordata alle zone palustri d'importanza nazionale ai sensi dell'articolo 78 capoverso 5 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (COST, RS 101) è assoluta. Lo scopo generale della protezione è la salvaguardia di quegli elementi naturali e culturali delle zone palustri che conferiscono loro particolare bellezza e importanza nazionale (articolo 23c della legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio [LPN, RS 451]). All'interno delle zone palustri non si possono costruire impianti né si può procedere a modifiche del suolo. Gli oggetti devono essere conservati intatti (articolo 4 dell'ordinanza del 7 settembre 1994 sulla protezione delle paludi d'importanza nazionale [Ordinanza sulle paludi, RS 451.33]). Sono eccettuate le installazioni che servono a preservare lo scopo protettivo o l'utilizzazione agricola attuale. Ogni intervento infrastrutturale costituisce quindi una violazione della legislazione attuale. L'articolo 5 capoverso 2 lettera d dell'ordinanza del 7 settembre 1994 sulla protezione delle paludi d'importanza nazionale (Ordinanza sulle paludi, RS 451.33) concreta le esigenze poste dalla COST, permettendo ai Cantoni di ingrandire o di erigere costruzioni e impianti diversi da quelli disciplinati nella lettera c del medesimo articolo e capoverso, e che non servono né alla manutenzione dei biotopi, né al mantenimento dell'insediamento tipico, soltanto se essi hanno un'importanza nazionale, un'ubicazione strettamente vincolata e non contraddicono gli obiettivi di protezione. Qui di seguito sono analizzate le tre condizioni in dettaglio:

A) *Importanza nazionale*: Per determinare se il nuovo collegamento abbia un'importanza nazionale, è necessario determinarne chiaramente la sua funzione. La scheda A.12 (allegato 1) indica a questo proposito le seguenti funzioni: "collegare l'agglomerato del Locarnese alla rete delle strade nazionali", "miglioramento qualitativo delle potenzialità di sviluppo regionale nel Sopraceneri (e nel Locarnese in particolare)" e "miglioramento della qualità di vita negli abitati toccati dagli effetti negativi della mobilità stradale". L'articolo 1 cpv. 1 della legge federale del 8 marzo 1960 sulle strade nazionali (LSN, RS 725.11) stabilisce che le vie di collegamento di maggiore importanza e d'interesse generale per la Svizzera sono dichiarate strade nazionali dall'Assemblea federale. La nuova strada di collegamento non fa per ora parte della rete delle strade nazionali (cfr. Decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete delle strade nazionali [RS 725.113.11]), ma della rete delle strade principali, alla cui sistemazione o costruzione la Confederazione contribuisce (articolo 1 dell'ordinanza dell'8 aprile 1987 sulle strade principali [RS 725.116.23]). Nell'ambito dell'elaborazione del Piano settoriale dei trasporti, tuttora in corso, saranno definite le strade d'importanza nazionale. Esse saranno suddivise in una *rete di base* ed in una *rete complementare*. Applicando le regole definite nell'ambito della nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti (NPC), la rete di base sarà pianificata e finanziata interamente dalla Confederazione, mentre quella complementare sarà invece di competenza dei Cantoni, i quali riceveranno un'indennità finanziaria globale per la sua costruzione, manutenzione e risanamento. A tutt'oggi non è possibile dare un'indicazione definitiva concernente la futura attribuzione del collegamento A2-A13. Le indicazioni sinora in nostro possesso propendono per un'assegnazione alla rete di base. Un'assegnazione alla rete di base oppure a quella complementare dovrebbe essere molto probabile. Qualora, per qualsiasi ragione, ciò non dovesse avvenire, l'importanza nazionale del collegamento, non sarebbe dato; ciò che impedirebbe un attraversamento della zona palustre.

- Per quanto concerne la decisione finale sulla rete di base, il Consiglio federale sottoporrà, probabilmente nella primavera del 2007, in un messaggio alle Camere, sulla base delle decisioni contenute nel Piano settoriale dei trasporti, le sue proposte per la revisione del decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11). È importante far rilevare che qualora il collegamento fosse inserito nella rete di base, la competenza per la sua pianificazione e realizzazione passeranno alla Confederazione. Qualora ciò avvenisse, la competente autorità federale avrebbe la possibilità di rivedere il progetto elaborato dal Cantone in funzione degli obiettivi e delle esigenze della Confederazione in materia.

- Per quanto concerne la rete complementare, è previsto che essa venga designata dal Consiglio Federale dopo aver sentito i Cantoni⁴.

⁴ Art. 12 cpv. 1 della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata, così come previsto nel rapporto finale sulla legislazione d'esecuzione della nuova perequazione finanziaria del 24 settembre 2004.

B) *Ubicazione vincolata*: Il nuovo collegamento A2-A13 completa la rete esistente, collegando la semiautostrada esistente con lo svincolo autostradale di Camorino. Essendo questi due punti ubicati a nord ed a sud della zona palustre ed estendendosi la medesima lungo il fiume Ticino per più chilometri, un suo attraversamento non può essere evitato. Tra le diverse varianti di tracciato valutate il Cantone Ticino ha scelto la "variante 95", con un tracciato che corre in maggior parte parallelamente a quello della linea ferroviaria Bellinzona-Locarno. L'ubicazione vincolata è data.

C) Se un intervento in una zona palustre è d'importanza nazionale e l'ubicazione è strettamente vincolata, esso può essere ritenuto conforme all'articolo 5 capoverso 2 lettera d dell'ordinanza sulle zone palustri nella misura in cui esso non contraddice gli obiettivi di protezione della zona palustre medesima. Nel presente caso solamente una massiccia rivalutazione della zona palustre può compensare qualitativamente le ripercussioni dovute alla costruzione della strada. Dato che, ai sensi di quanto esposto, le misure di rivalutazione menzionate nel PD determinano direttamente la compatibilità con l'obiettivo della protezione, esse non costituiscono una sostituzione confacente ai sensi dell'articolo 18 capoverso 1ter della legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura (LPN, RS 451). Nell'allegato 1 della scheda A.12 si indica che le misure di compensazione sono da ricercare nell'ambito della procedura d'esame di impatto ambientale (EIA). Affinché l'autorità competente possa autorizzare l'intervento nonostante il chiaro dettame costituzionale, al momento della valutazione devono essere già state proposte delle misure di rivalutazione concrete.

Nella sua risposta alla consultazione il Cantone ha riassunto queste proposte in un rapporto complementare (Piano direttore cantonale, Scheda PD A.: Piano di Magadino, Rapporto complementare sulle compensazioni straordinarie A2-A13/AlpTransit, febbraio 2005), allegato. Esso propone tre ambiti di intervento: la ristrutturazione delle golene del fiume Ticino, il risanamento dei siti inquinati e la valorizzazione del comparto agricolo e quella dei canali di bonifica. Preso atto dell'impegno formale del Consiglio di Stato del Cantone Ticino a perseguire i principi contenuti nel rapporto, dopo attenta analisi si è giunti alla conclusione che queste proposte rispondono in maniera adeguata alle esigenze sopra esposte.

Considerando le misure presentate nel rapporto complementare cantonale l'adempimento delle esigenze legali poste all'attraversamento della zona palustre può essere considerato positivamente, a condizione che vi sia una decisione positiva per quanto concerne l'importanza nazionale (rete di base oppure rete complementare) del collegamento Bellinzona-Locarno, del quale esso ne diventerà parte integrante.

Date le considerazioni ai punti da A) a C) ne deriva che un'approvazione della scheda A.12, allegato 1 sia legata all'assegnamento del collegamento viario A2-A13 alla rete complementare. Inoltre il rapporto complementare, comprendente le misure di compensazione straordinarie, dovrà essere considerato come parte integrante del PD.

Trasporti: Coordinamento con AlpTransit

Il nuovo collegamento stradale A2-A13 attraverserà nella sua parte terminale (collegamento allo svincolo di Bellinzona Sud) il nuovo tracciato della linea ferroviaria Giubiasco-Cadenazzo (così come previsto dal piano settoriale AlpTransit); ciò che richiederà la realizzazione di un nuovo sottopasso. Il finanziamento del medesimo dovrà essere garantito dalla legislazione stradale in materia.

La costruzione della nuova linea ferroviaria veloce attraverso le Alpi comporta anch'essa l'attraversamento della medesima zona palustre, questa volta non in una zona centrale, ma lungo il suo limite orientale. Nel piano settoriale AlpTransit (scheda di coordinamento 3.144) si richiede la compensazione di questo intervento attraverso una rivalutazione della zona palustre. Negli anni 2000-01 è stato sviluppato congiuntamente tra i servizi cantonali e quelli federali un metodo di valutazione per il calcolo del bilancio ecologico, con l'aiuto del quale si intende effettuare una valutazione congiunta e contemporanea delle conseguenze e delle misure necessarie per entrambi i progetti. Il rapporto complementare inoltrato dal Cantone riprende, adeguandole alla situazione odierna, le richieste contenute nel Piano settoriale AlpTransit. Dopo l'approvazione da parte delle Camere federali del credito per la pianificazione dei cantieri delle nuove trasversali alpine (NTFA), il finanziamento della continuazione dei lavori è assicurato. È di centrale importanza, e corrisponde agli accordi tra il Cantone, l'UFARP e l'UFT, che le questioni legate alla realizzazione delle misure di rivalutazione derivanti dal conflitto tra AlpTransit e la nuova strada (scheda A.12, allegato 1) con la zona palustre d'importanza nazionale n. 260 siano trattate in maniera coordinata. Da parte della Confederazione la responsabilità della coordinazione sarà assunta, come nella precedente fase, dall'Ufficio federale dei trasporti. L'allegato 1 della scheda A.12 dovrà essere completato, aggiungendo al capitolo procedure (pag. 7) accanto ad AlpTransit e BUWAL, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Insedimenti

La situazione del comprensorio del Piano di Magadino vede un'edificazione a macchia di leopardo, in parte riconducibile all'estensione molto ampia delle zone edificabili. Le indicazioni sulle riserve edificabili odierne, lasciano presagire un'estensione non conforme alle disposizioni federali in materia. Malgrado ciò la scheda A.10 si limita a proporre modifiche della distribuzione delle superfici edificabili, da concentrare nelle zone già edificate, migliorando l'utilizzazione del suolo, senza indicare misure concrete di riduzione della superficie edificabile. Inoltre le decisioni sugli insediamenti della scheda A.10 sono parzialmente in contraddizione con quelle delle schede 12.25.5 e 12.22.1. Per esempio nella scheda 12.25.5.1 è prevista "la localizzazione dei servizi pubblici e privati che comportano importanti flussi di traffico (p.es. centri commerciali, industrie, insediamenti turistici, attrezzature di interesse pubblico collettivo) nelle vicinanze di aree insediative dense." L'allegato 1 della scheda A.10 prevede invece: "Per

le funzioni d'interesse sovracomunale 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.).” Ora in genere le aree insediative dense possono essere localizzate in prossimità dei nodi di servizio del traffico pubblico. Ciò non è invece di regola il caso per i nodi del traffico privato, che si trovano per lo più all'esterno degli abitati. Problematico è pure il fatto che le medesime decisioni si fondano sui potenziali di sviluppo delle zone edificabili odierne in modo non differenziato, tralasciando indicazioni concrete sullo sviluppo possibile oppure auspicabile della superficie edificata nelle diverse zone del comprensorio, come pure indicazioni sull'auspicata struttura degli insediamenti⁵ coordinate con le esigenze dell'art. 15 cpv. 2 LPT. Più precisamente dovrebbero essere evidenziate in particolare le zone a carattere prevalentemente lavorativo d'interesse cantonale e regionale (compreso lo sviluppo auspicato per il Comprensorio speciale AlpTransit, scheda A.10, allegato 2), la localizzazione dei servizi pubblici e privati che comportano importanti flussi di traffico (grandi generatori di traffico) e le zone prevalentemente residenziali. Poiché inoltre, come già accennato in precedenza, tutti i comuni del comprensorio del PdM appartengono ad un agglomerato urbano (Bellinzona oppure Locarno), i compiti appena esposti non dovrebbero limitarsi al comprensorio del PdM, ma dovrebbero essere svolti congiuntamente per tutti i comuni dei due agglomerati.

Gli obiettivi dell'allegato 2 della scheda A.10 (Comprensorio speciale AlpTransit), che prevedono la possibilità della realizzazione di una nuova area di sviluppo legata alla stazione lungo la linea AlpTransit, sono infine parzialmente in contrasto con quello del mantenimento dell'estensione delle superfici edificabili. Un ingrandimento delle superfici edificabili all'interno del comprensorio speciale AlpTransit dovrebbe essere compensato da una riduzione in eguale misura all'interno del comprensorio del PdM.

La scheda A.10 deve essere integrata con indicazioni sullo sviluppo previsto degli insediamenti. Queste indicazioni dovranno essere coordinate con quelle delle altre schede di PD, in particolare con le schede 12.22.1-5 e 12.25.1-6.

All'interno del PdM vi sono insediamenti di importanza nazionale (ISOS). La scheda A.10 deve essere completata con un riferimento alla scheda 8.4 (Insediamenti d'importanza nazionale).

Coordinamento insediamenti e trasporti / progetto d'agglomerato

Il coordinamento tra gli insediamenti ed i trasporti è un elemento centrale della pianificazione. Il medesimo avviene attraverso la combinazione di misure in campi diversi. Nella scheda A.12 vi sono indicazioni in merito: misure d'accompagnamento alla rea-

⁵ La scheda 12.22.1 comprende indicazioni in merito alle aree strategiche ed a quelle sensibili all'interno del perimetro del PTB. Esse non sono però state riprese né nella scheda A, né nella scheda 12.25.1-6. Cfr. schede 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese) o 10.5 (Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto).

lizzazione del nuovo collegamento A2-A13 (p.es. riqualifica della rete stradale, gestione attiva degli svincoli), potenziamento dei trasporti pubblici, politica dei posteggi, provvedimenti urbanistici, traffico lento. Le decisioni hanno però soprattutto un carattere generale e non permettono una valutazione approfondita dei loro effetti. In particolare la prevista estensione incontrollata degli insediamenti "...in conseguenza dei fenomeni di dispersione degli insediamenti..."⁶ provocherà un'ulteriore crescita dispersa del traffico motorizzato privato, ciò che potenzialmente potrà condurre ad un peggioramento della situazione.

Il Cantone ha sinora inoltrato alla Confederazione due progetti d'agglomerato, per gli agglomerati di Lugano e di Mendrisio-Chiasso. Qualora esso intendesse inoltrare alla Confederazione un progetto d'agglomerato per gli agglomerati di Bellinzona e Locarno, dovrà considerare che il grado di dettaglio delle decisioni presenti nelle schede A non è ancora sufficientemente concreto da rispondere alle esigenze definite dalla Confederazione⁷

Agricoltura

Il tema legato al territorio agricolo è trattato nella scheda A.3 (multifunzionalità del territorio agricolo). Gli obiettivi vogliono in particolare rafforzare la struttura del settore agricolo e promuovere la convivenza con le altre componenti del Parco del Piano di Magadino (cfr. Natura e paesaggio). Per le colture coperte, dipendenti o indipendenti dal suolo naturale⁸ l'allegato 1 della scheda A.3 definisce i criteri pianificatori. Se fossero utilizzati per la definizione di zone secondo l'art. 16a cpv. 3 LPT *su tutto il territorio cantonale*, questi criteri non potrebbero probabilmente essere considerati sufficienti. Nel presente caso, tuttavia, occorre tenere conto del fatto che essi servono a indicare criteri per la definizione di zone all'interno di *un unico comprensorio, fondamentalmente adatto ad impianti agricoli indipendenti dal suolo*. L'atto pianificatorio sostanziale consiste nella focalizzazione sul PdM. Occorre tuttavia garantire che in questa area particolarmente sensibile la definizione delle zone sia effettuata in modo conforme agli obiettivi e ai principi della LPT.

Il Gran Consiglio ha preposto al criterio a), che originariamente recitava "pianificazione unitaria in un'unica zona attrezzata avente una copertura di almeno 4 ha di serre", la specificazione relativizzante "Di principio e nella misura del possibile", per sottolineare il fatto che nel contesto della valutazione e dell'ottimizzazione delle possibili

⁶ Scheda A.12, Situazione, problematiche, conflitti.

⁷ Cfr. Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento: criteri di valutazione – Manuale d'applicazione [ARE, 2004].

⁸ Nel "campo d'applicazione" si parla unicamente di colture coperte con una superficie superiore a 5'000 metri quadrati. Ovviamente anche colture coperte indipendenti dal suolo naturale di più piccole dimensioni che non rispettano le esigenze dell'articolo 16a, paragrafo 2 LPT possono essere edificate solamente nelle zone agricole attrezzate apposite.

ubicazioni delle serre oltre all'interesse generale debbono pure essere prese in conto le peculiarità delle singole fattispecie (punto 9.7 del Rapporto di maggioranza della Commissione speciale, qui di seguito "rapporto").

È giusto che, data la situazione, debba essere possibile in singoli casi derogare a questo principio; ciò può essere espresso adeguatamente nel testo con la specificazione „di principio“, che non è quindi contestabile. Al contrario, la specificazione „e nella misura del possibile“, insieme alle considerazioni sviluppate al punto 4.1.2/d del Rapporto, porta a fraintendimenti; l'eccezione potrebbe infatti diventare la regola, con la conseguenza che la condizione in questione non verrebbe applicata nella maggioranza dei casi. In particolare, non può costituire un motivo per derogare alla condizione di cui alla lettera a il solo fatto che non sia possibile raggruppare in un'unica zona i fondi già attualmente utilizzati dagli orticoltori e quelli necessari in un prossimo futuro (cfr. Rapporto, punto. 4.1.1, pag. 12 ultimo lemma e pag. 13 secondo lemma). Ciò non sarebbe compatibile con gli obiettivi e i principi della LPT. La seconda parte della specificazione aggiunta dal Gran Consiglio alla condizione a) non può quindi essere approvata; il testo deve essere corretto.

In generale il Cantone dovrà aver cura che il criterio d sia interpretato e applicato in modo conforme al diritto fondamentale, in particolare agli art. 8, 27 e 37 Cost.

L'importante funzione agricola del Piano di Magadino è rappresentata anche dalla presenza di superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC). Nella sua presa di posizione alla bozza di rapporto il Gran Consiglio indica che il fabbisogno stimato per la realizzazione del nuovo collegamento stradale (ca. 30 ettari) può essere compensato, in quanto gli spazi di manovra per un recupero di dette superfici è di 30/35 ettari.

Natura e paesaggio

Una parte importante del Piano di Magadino ha un importante valore naturalistico e paesaggistico. Con la pianificazione comprensoriale si intendono conservare e incrementare il valore di questi elementi e coordinare le attività di protezione con quelle di promozione agricola e con le restanti attività. Le schede A.1 (componenti naturali del territorio) e A.8 (paesaggio) concretizzano questi obiettivi in maniera coerente e completa. La realizzazione di un Parco del Piano di Magadino è un progetto lodevole. La multifunzionalità di tale parco comporta però anche potenziali conflitti.

Nella scheda A.12, allegato 1 sono assenti indicazioni su possibili conflitti con l'area forestale e in particolare se saranno necessari dei dissodamenti. L'argomento è ripreso unicamente nella scheda A8, capitolo 5, in cui si afferma che l'area forestale è protetta dalla legislazione forestale federale e cantonale. Nel proseguimento della pianificazione dovrà essere indicata la necessità di dissodamento derivanti dalla realizzazione della nuova strada (scheda A.12, allegato 1).

Corsi d'acqua

Le indicazioni sul fabbisogno di spazio da parte dei corsi d'acqua (scheda A.8) all'interno del PdM non sono complete. Nell'ambito della pianificazione delle misure di rivalutazione (cfr. Trasporti) è indispensabile definirne il loro fabbisogno di spazio ai sensi delle raccomandazioni "Raum den Fliessgewässern" (UFAEG 2000). In tal ambito vanno rispettate "la larghezza che permette di garantire la biodiversità" e "la larghezza della zona di meandrazione", soprattutto nei settori del PdM più preziosi dal profilo ecologico. Inoltre vanno promosse sinergie con la protezione contro le piene e con le attività ricreative. Nell'ambito della determinazione del fabbisogno di spazio bisogna infine tenere conto degli effetti che le aree con coltivazioni in serra esercitano sul bilancio delle acque meteoriche. Al fine di permettere di evidenziare eventuali conflitti tra la protezione delle acque sotterranee e la nuova strada di collegamento A2-A13 (scheda A.12, allegato 1) è necessario fornire delle indicazioni sulle misure di pianificazione relative alla protezione di tali acque.

Osservazioni delle autorità federali

Per quanto riguarda la fauna selvatica esistono conflitti tra la nuova strada (Scheda A12, allegato 1) e i corridoi faunistici TI 21 e 25 presso Gudo e Quartino. La rappresentazione grafica prevede l'esistenza di tali corridoi e accenna al fatto che essi debbano essere connessi fra di loro (scheda A8, molto limitatamente scheda A12), senza però proporre un approccio che possa condurre a una soluzione qualificata. La realizzazione di misure specifiche di protezione della fauna selvatica, p.es. degli impianti che ne segnalino la presenza oppure dei corridoi faunistici da realizzare nell'ambito dell'ampliamento della rete stradale, dovrebbe essere prevista sin dalla fase pianificatoria.

Le strade locali sul PdM generano già oggi un inquinamento fonico molto elevato. È lecito supporre che la realizzazione della nuova strada (Scheda A.12, allegato 1) comporti complessivamente un ulteriore incremento del traffico e, quindi, del rumore. Va pertanto garantita la riduzione dei carichi fonici che affliggono le località del piano. Inoltre anche la nuova strada esige misure di protezione dal rumore adeguate. Simili riflessioni dovrebbero avvenire già a livello di piano direttore, integrandole nella successiva fase di progettazione.

Contemporaneamente si consiglia al Cantone di integrare nel PD i requisiti da adottare da parte dei comuni nell'ambito del risanamento fonico delle ferrovie.

Al fine di evitare malintesi con il progetto AlpTransit stesso, la denominazione della "Stazione AlpTransit" (scheda A.10, allegato 2) dovrebbe essere modificata: per esempio in "Stazione Ticino", come indicato nel Piano settoriale AlpTransit.

Alcuni oggetti d'importanza nazionale inventariati (torbiere basse, zone golenali, siti di riproduzione degli anfibi) si trovano interamente oppure in parte all'interno della zona palustre d'importanza nazionale n. 260. Nell'ambito della pianificazione prevista ai sensi della scheda A.12 devono essere illustrati anche gli obiettivi e le misure concrete, volte ad es. a garantire la protezione speciale degli oggetti elencati negli inventari. Lo sfruttamento turistico deve essere infine compatibile con gli scopi di protezione degli oggetti inventariati.

Qualora sussistano delle modifiche alla qualità, oppure alla quantità delle merci trasportate attraverso il Piano di Magadino, il Cantone dovrà rivalutare la nuova situazione dal punto di vista dell'ordinanza del 27 febbraio 1991 sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR). La problematica legata al rapporto tra la pianificazione del territorio e le esigenze derivanti dall'OPIR dovrà essere ripreso nell'ambito della revisione del PD.

2.3 Forma

Le schede A comprendono oltre al testo una rappresentazione grafica con gli interventi pianificatori previsti.

La rappresentazione grafica non è però completa:

- *Gli oggetti d'importanza nazionale inventariati (torbiere basse, zone golenali, siti di riproduzione degli anfibi) e gli insediamenti di importanza nazionale (ISOS) devono esservi integrati.*
- La didascalia (parte della didascalia n. 5, carichi ambientali) contiene ancora il vecchio termine "discarica controllata di classe III e di classe I/II". Detta terminologia non è conforme all'Ordinanza tecnica sui rifiuti, del 10 dicembre 1990 (OTR, RS 814.600) e può condurre a interpretazioni errate. *Queste didascalie devono essere adeguate alla legislazione vigente in materia di rifiuti.*

3 Proposta di decisione

A seguito dell'esame effettuato è sottoposta al Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC) la seguente decisione:

1. Sulla base del rapporto d'esame dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (USTE) del 22 settembre 2005, le schede di coordinamento A del Piano direttore del Cantone Ticino sono approvate su riserva delle condizioni, modifiche e oneri esposti qui di seguito:
 - a) Condizione risolutiva
 - L'approvazione dell'allegato 1 della scheda A.12 è legata alla conferma dell'importanza nazionale del collegamento A2-A13 ed al mantenimento della competenza cantonale per la sua realizzazione (rete complementare, secondo le disposizioni d'esecuzione della nuova perequazione finanziaria, proposta del 24 settembre 2004).
 - b) Modifiche
 - Le disposizioni sulle procedure (pag. 7) della scheda A.12, allegato 1 dovrà essere completato, aggiungendo accanto ad AlpTransit e BUWAL, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT).
 - Le disposizioni sulla Tappa 1 della scheda A.10, allegato 2 (Comprensorio speciale AlpTransit) sono modificate come segue: Il passaggio «in relazione alle future opportunità di sviluppo legate alla nuova infrastruttura ferroviaria, nonché» è stralciato.
 - Le disposizioni sul criterio pianificatorio numero 3.a) per la delimitazione e l'adozione di zone agricole attrezzate della scheda A.3, allegato 1 sono modificate come segue: Il passaggio «e nella misura del possibile,» è stralciato.
 - La scheda A.10 è completata con un riferimento alla scheda 8.4 (Insediamenti d'importanza nazionale).
 - Il Capitolo "Istanze interessate" della scheda A.10 è completato con l'aggiunta dell'Ufficio federale della cultura (UFC).
 - Il Capitolo "Istanze interessate" della scheda A.3 è completato con l'aggiunta dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).
 - c) Oneri (da adempiere entro tre anni dalla presente decisione)
 - Il Cantone completa la scheda A.8 con le indicazioni sul fabbisogno di spazio da parte dei corsi d'acqua all'interno del Piano di Magadino e verifica la presenza di eventuali conflitti tra la nuova strada di collegamento A2-A13

(scheda A.12, allegato 1) e la protezione delle acque sotterranee (cfr. le indicazioni al punto 2.2 «Corsi d'acqua» del rapporto d'esame dell'USTE).

- Il Cantone completa la scheda A.10 con le indicazioni sullo sviluppo degli insediamenti e le coordina con quelle delle altre schede di Piano direttore, in particolare con le schede 12.22.1-5 e 12.25.1-6 (cfr. punto 2.2 «Insediamenti» del rapporto d'esame dell'USTE).
- Il Cantone completa la scheda A.12, verificando la necessità di dissodamento derivante dalla realizzazione della nuova strada di collegamento A2-A13 (scheda A.12, allegato 1; cfr. punto 2.2 «Natura e paesaggio» del rapporto d'esame dell'USTE).
- Il Cantone rivede l'assegnazione del grado di coordinamento degli interventi legati al potenziamento del trasporto pubblico (scheda A.12, allegato 2; cfr. punto 2.2 «Trasporti» del rapporto d'esame dell'USTE).
- Il Cantone completa la rappresentazione grafica delle schede A con gli oggetti d'importanza nazionale inventariati e gli insediamenti di importanza nazionale (ISOS) e adegua la terminologia della didascalia n. 5, carichi ambientali, conformemente all'Ordinanza tecnica sui rifiuti del 10 dicembre 1990 (OTR, RS 814.600).

2. Il rapporto complementare sulle compensazioni straordinarie A2-A13/AlpTransit è parte integrante della documentazione. Esso fissa, in maniera vincolante per le autorità cantonali, gli ambiti di intervento delle misure di compensazione associate all'attraversamento della zona palustre d'importanza nazionale numero 260 da parte del nuovo collegamento stradale A2-A13 (scheda A.12, allegato 1).

3. Aggiornamento

Il Cantone aggiorna il PD come da articolo 11, capoverso 3 dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT, RS 700.1).

4. Comunicazione

Il Cantone comunica la presente decisione a tutti i detentori del Piano direttore cantonale.

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Il Direttore

Pierre-Alain Rumley