



COMUNE DI CAMORINO

---

## PIANO REGOLATORE

Zona di pianificazione comunale  
Comparto Alptransit

# RAPPORTO

Viganello, 20 novembre 2015

---

**MAURO GALFETTI**

arch. dipl. ETH/SIA/OTIA/REG (A)  
e pianificatore FSU

Via alla Chiesa 3  
6962 Viganello

tel. 091 971 97 28 cell. 079 207 11 73  
e-mail: mauro\_galfetti@ticino.com

# Sommario

1. Premessa	2
2. Stato di fatto	3
2.1 La pianificazione sovraordinata	3
2.1.1 Scheda di PD M6 relativa ad Alp Transit e progetti federali d'infrastruttura ferroviaria	3
2.1.2 Programma di agglomerato del bellinzonese PAB	4
2.2 Il Piano regolatore	5
2.3 Il comparto AlpTransit	7
3. Temi aperti	8
3.1 Zona artigianale esistente	9
3.2 Nuove aree produttive	9
3.3 Infrastrutture di accesso	10
3.4 Stazione Ticino	10
4. Obiettivi	11
5. Procedure	12

## Documenti:

- A Scheda descrittiva
- B Elaborato grafico, scala 1: 2'000

# 1. Premessa

Il territorio del comune di Camorino è direttamente coinvolto nella realizzazione del progetto della dorsale ferroviaria alpina AlpTransit.

Il completamento e la messa in esercizio di AlpTransit comportano una serie di misure infrastrutturali e pianificatorie che determineranno lo sviluppo del sistema territoriale del Comune di Camorino.

In considerazione della situazione pianificatoria così complessa, per cui si sovrappongono diversi interessi e livelli di intervento (infrastrutturali di rango nazionale, di coordinamento territoriale cantonale e sviluppo economico regionale, agricoli e artigianali-industriali locali), vi sono necessità immediate di pianificazione legate sia al tema della compensazione della zona artigianale prevista a PR vigente, ora occupata dal cantiere AlpTransit, di cui si tratterà nei capitoli successivi, sia alla gestione degli utilizzi agricoli dell'area una volta liberata dal cantiere: la questione della nuova zona artigianale (a compenso di quella esistente ora occupata dall'infrastruttura AlpTransit che non verrà confermata con la revisione del PR) non troverà probabilmente soluzione e attuazione in zona Ala Monda, località sino ad ora proposta, non supportata da una rete stradale sostenibile rispetto ai volumi di traffico prospettati e in aggiunta a quelli diretti alle nuove aree produttive in territorio di Giubiasco; mentre a livello locale e regionale gli importanti interessi agricoli che premono sull'area, espressi recentemente nel dibattito pubblico, richiedono un'organizzazione affinché le risorse siano gestite razionalmente.

Tali aspetti, se da un lato hanno bisogno di risposte a breve termine, dall'altro devono essere coordinati e resi compatibili con soluzioni a lungo termine, da integrare in un progetto territoriale complessivo ancora da impostare e condividere.

È quindi evidente quanto risulti importante per il Comune predisporre le condizioni quadro affinché la realizzazione della nuova infrastruttura rappresenti un effettivo fattore di evoluzione sostenibile del territorio, e non un ulteriore elemento di frattura e conflitto. Per fare questo è necessario impostare le basi legali e pianificatorie necessarie affinché le opportunità espresse dal progetto AlpTransit possano tradursi effettivamente in un disegno di territorio coerente.

Il comparto occupato dal cantiere per la realizzazione della nuova infrastruttura e della galleria di base del Monte Ceneri verrà liberato nel momento in cui termineranno i lavori (la messa in esercizio della linea ferroviaria è prevista per il 2019); diventa allora urgente che questo settore di territorio venga salvaguardato in modo che non venga compromesso da usi impropri rispetto alle strategie di sviluppo che il contesto infrastrutturale presuppone.

## 2. Stato di fatto

### 2.1 La pianificazione sovraordinata

#### 2.1.1 Scheda di PD M6 relativa ad Alp Transit e progetti federali d'infrastruttura ferroviaria

Con AlpTransit la Confederazione si prefigge di tutelare la sua posizione strategica in Europa nell'ambito della politica dei trasporti e di proteggere le Alpi da nuove immissioni dannose. Le misure da adottare per la realizzazione della linea ad alta velocità coinvolgono direttamente l'area del bellinzonese in generale e il Comune di Camorino in particolare:

- Spostamento della strada cantonale a Camorino e a Sementina (Da).
- Galleria Gnosca-Sementina con portale sud a Sementina (Da).
- Attraversamento, per la maggior parte a cielo aperto, del Piano di Magadino (Da).
- Allacciamento alla linea di Luino (Da).
- Cantieri di Gnosca San Giuseppe, Sementina, Camorino e nel Piano di Magadino (Da).
- Centro di gestione del materiale nell'area di Gnosca/Sgrussa e San Giuseppe (Da).
- Opzione della stazione Ticino presso il nodo di Camorino (Ip).
- Allacciamento alla linea di Bellinzona.
- Collegamento diretto Lugano-Locarno (finanziato dal Cantone).

Da= dato acquisito; Ip = Informazione preliminare

Il Cantone recepisce tramite il PD il tracciato ufficiale e le bretelle di collegamento, quale dato acquisito (Da), mentre rimane come Informazione preliminare (Ip) il concetto urbanistico dell'eventuale nuova stazione, lasciando aperte diverse possibili opzioni di sviluppo (stazione a Lugano, stazione a Bellinzona, ed eventuale stazione sul Piano di Magadino).

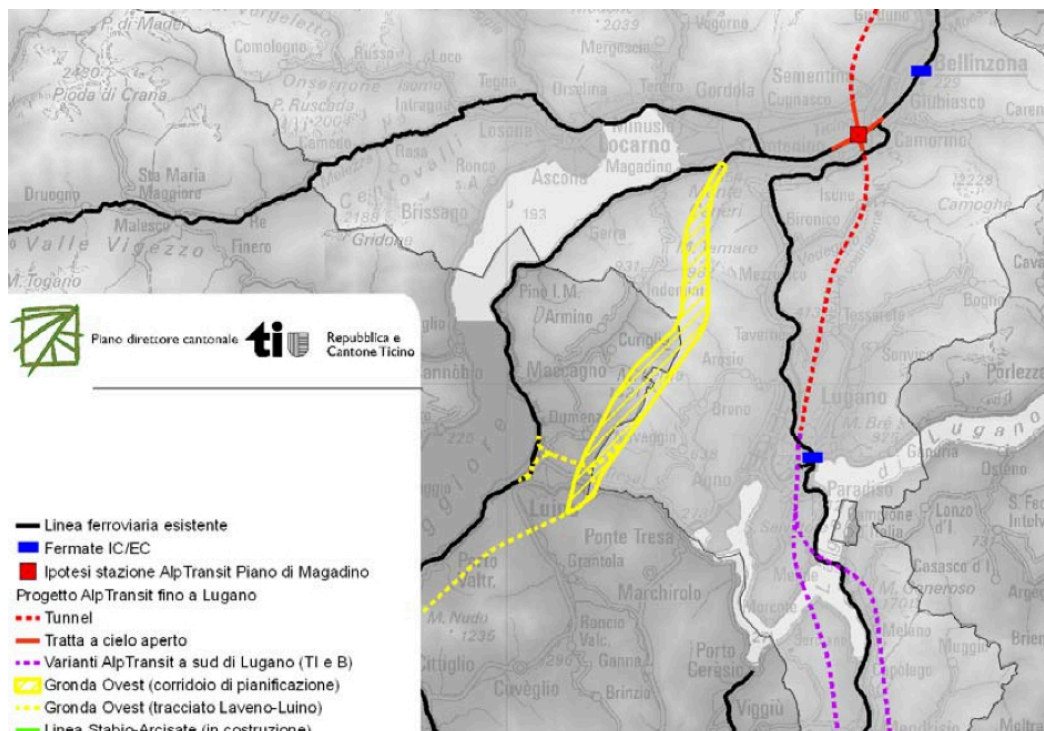


Figura 1: estratto Allegato II scheda M6, Infrastruttura ferroviaria

## 2.1.2 Programma di agglomerato del bellinzonese PAB

Il programma d'agglomerato (PA) è definito quale strumento che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato. Esso contiene strategie settoriali coordinate tra loro e una lista di misure con le priorità di realizzazione. Le misure considerano diversi temi: insediamenti, trasporto pubblico, infrastrutture stradali e mobilità lenta, ambiente e sicurezza.

Le Strategie territoriali alla base delle misure che coinvolgono direttamente il Comune di Camorino e il progetto AlpTransit sono:

### Paesaggio:

Per quanto riguarda il comparto di Camorino il PAB menziona che, è opportuno creare un'area di riserva da tenere libera per future opzioni connesse al nodo ferroviario di AlpTransit ed il nuovo collegamento A2-A13. Nell'orizzonte degli scenari del PAB si può pensare ad una sistemazione del tratto stradale e delle fasce di territorio limitrofe tra lo svincolo e la rotonda di Camorino. Ciò in alternativa alla situazione attuale, con una distribuzione casuale di stazioni di servizio, capannoni industriali, grandi distributori con i relativi posteggi, terreni agricoli residui, ecc.

### Insedimenti:

Aree lavorative/industriali: il potenziamento del sistema di trasporto pubblico ferroviario regionale conferisce un ruolo importante alle stazioni e alle fermate non solo come piattaforme d'interscambio della mobilità, ma anche come luoghi polarizzanti di attività, in virtù dei flussi di persone che il trasporto pubblico genera. Le aree lavorative e le aree prioritarie di sviluppo economico dell'agglomerato si distinguono in quattro categorie principali: commerci/GGT/PSE, servizi/aree industriali/logistica, attività produttive e aree adatte a ditte high-tech/ecc.

L'area a Giubiasco-Camorino risulta interessante per il suo carattere centrale e per la presenza della stazione TILO e per la vicinanza dello svincolo autostradale di Bellinzona sud.

### Traffico:

La rete dei trasporti è sviluppata soprattutto per i vettori del trasporto pubblico e della mobilità lenta, ma senza dimenticare i problemi con cui sono confrontati gli assi di transito fortemente trafficati per i quali si devono prevedere interventi appropriati (fluidificazione, separazione trasporto pubblico - traffico privato, ecc.).

Vi sono due importanti sfide con cui il Bellinzonese sarà confrontato nel corso dei prossimi anni:

- nuovo collegamento A2-A13 per il traffico individuale: si intende allacciare in modo diretto la regione del Locarnese e Vallemaggia al Bellinzonese e avvicinare il Locarnese all'autostrada. Dopo uno studio di fattibilità di sei varianti, nel mese di ottobre 2010, il Consiglio di Stato ha scelto in via prioritaria la variante che segue il tracciato della strada cantonale con il collegamento fra Quartino e Camorino in parte interrato, soprattutto in corrispondenza delle zone abitate. Nell'ottobre del 2015 l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha scelto la variante in galleria tra Cadenazzo e Quartino, e in superficie da Cadenazzo a Camorino, così come è attualmente: il Consiglio di Stato ha votato la concessione del credito inerente all'allestimento del piano generale (Messaggio governativo n. 7135 del 21 ottobre 2015).
- AlpTransit per il traffico pubblico: AlpTransit è senza dubbio il fattore di sviluppo che potrà maggiormente incidere sul Bellinzonese. Le riduzioni dei tempi di percorrenza sia verso nord che verso Lugano apriranno il Bellinzonese a nuove opportunità insediative (sviluppo concentrato attorno alle stazioni), ma anche nuovi rischi (in prossimità delle stazioni si sviluppa la residenza secondaria, con conseguente aumento dei valori immobiliari a scapito di utilizzi maggiormente utili e produttivi)
- il nodo AlpTransit di Camorino, assieme allo svincolo autostradale, è un comparto altamente strategico, da preservare in funzione di sviluppi a lungo termine, oltre l'orizzonte del PAB.

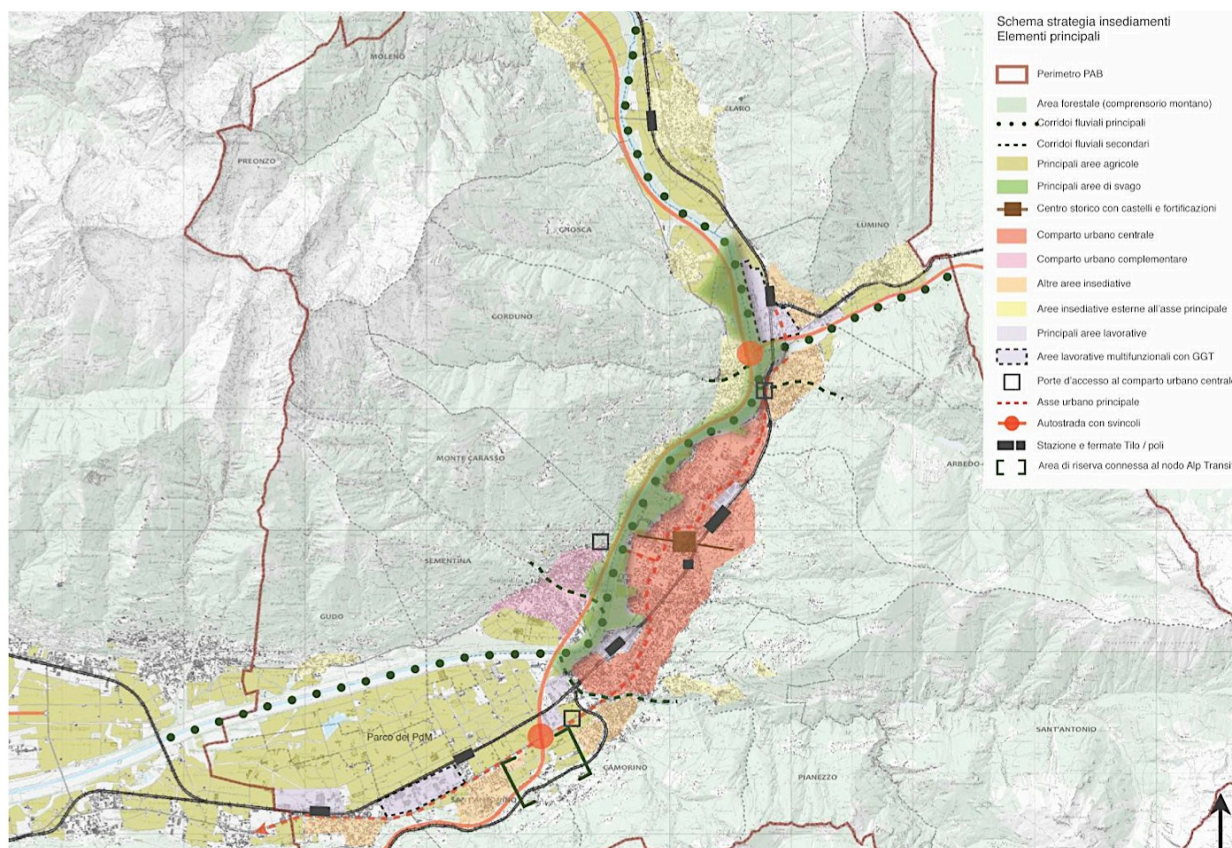


Figura 2: Scenario auspicato PAB, insediamenti

Si richiama anche la misura I 5.2 del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione (PAB2) denominata "Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo di AlpTransit", ripresa integralmente anche nella consultazione ai Comuni per il PAB3, effettuata nel corso del 2015.

In sostanza questa misura del PAB chiede di:

"mantenere inedificate le aree attualmente occupate dai cantieri;  
assicurare la proprietà pubblica dei terreni attualmente occupati dal cantiere AlpTransit a Camorino.  
Gestire l'edificato esistente e le zone edificate limitrofe in modo da potersi integrare in futuro in un nuovo progetto urbanistico d'insieme".

## 2.2 Il Piano regolatore

Il Municipio di Camorino sta procedendo alla revisione del Piano regolatore (PR), il cui obiettivo è creare un disegno coerente dove gli elementi territoriali e ambientali costitutivi e i fattori dinamici di sviluppo, tra cui AlpTransit, dialoghino in termini di valorizzazione e qualità spaziale.

Il Progetto AlpTransit è recepito dal PR in elaborazione secondo gli ultimi piani esecutivi aggiornati per la messa in esercizio, nel 2019, della galleria di base del Ceneri, messi a disposizione dagli uffici della AlpTransit San Gottardo SA; gli elaborati assunti come base di riferimento sono:

- Galleria di base del Ceneri, Nodo di Camorino – Lavori principali, Situazione generale, Piano sinottico – Progetto esecutivo, Planimetria 1:2'000, Consorzio ingegneri Piano di Magadino CIPM, Biasca, aggiornamento settembre 2012.
- Galleria di base del Ceneri, Nodo di Camorino – Piano di accompagnamento del paesaggio (PAP), Progetto di dettaglio n° 2, 1:2'000, secondo la decisione di approvazione dei piani del DATEC del 28.10.2005 e del 18.09.2008, Consorzio ingegneri Piano di Magadino CIPM, aggiornamento luglio 2011.

I progetti esecutivi che riportano i tracciati delle nuove infrastrutture ferroviarie (sia la linea principale sia i bracci di collegamento alle linee di Bellinzona e Locarno) e gli interventi di inquadramento e mitigazione territoriale, specificano il Piano settoriale Alptransit della Confederazione. Il tracciato della linea ferroviaria inserito nel Piano delle zone è quindi aggiornato agli ultimi progetti esecutivi, e differisce in parte dalla linea riportata dagli strumenti di programmazione cantonale (PD), in particolare il braccio di collegamento per Locarno. Il tracciato così definito costituisce l'asse da cui si è calcolata una profondità di 50 m per parte (100 m complessivi) come corridoi di inserimento territoriale dell'opera.

Il cantiere AlpTransit occupa buona parte dell'area non ancora attuata, quindi libera e precedentemente usata a scopi agricoli, della zona edificabile artigianale prevista dal PR in vigore.

Finché è in vigore il Piano settoriale della Confederazione, le aree interessate dal progetto, incluse nella zona artigianale o agricole di PR, sono gestite tramite le "zone di controllo", per cui tutte le Domande di costruzione che ricadono al loro interno, attraverso gli uffici cantonali, vengono inviate all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che attinge a fondi finanziari dedicati per risolvere eventuali conflitti (indennizzi e/o espropri), nel caso non si riesca a raggiungere un accordo bonario.

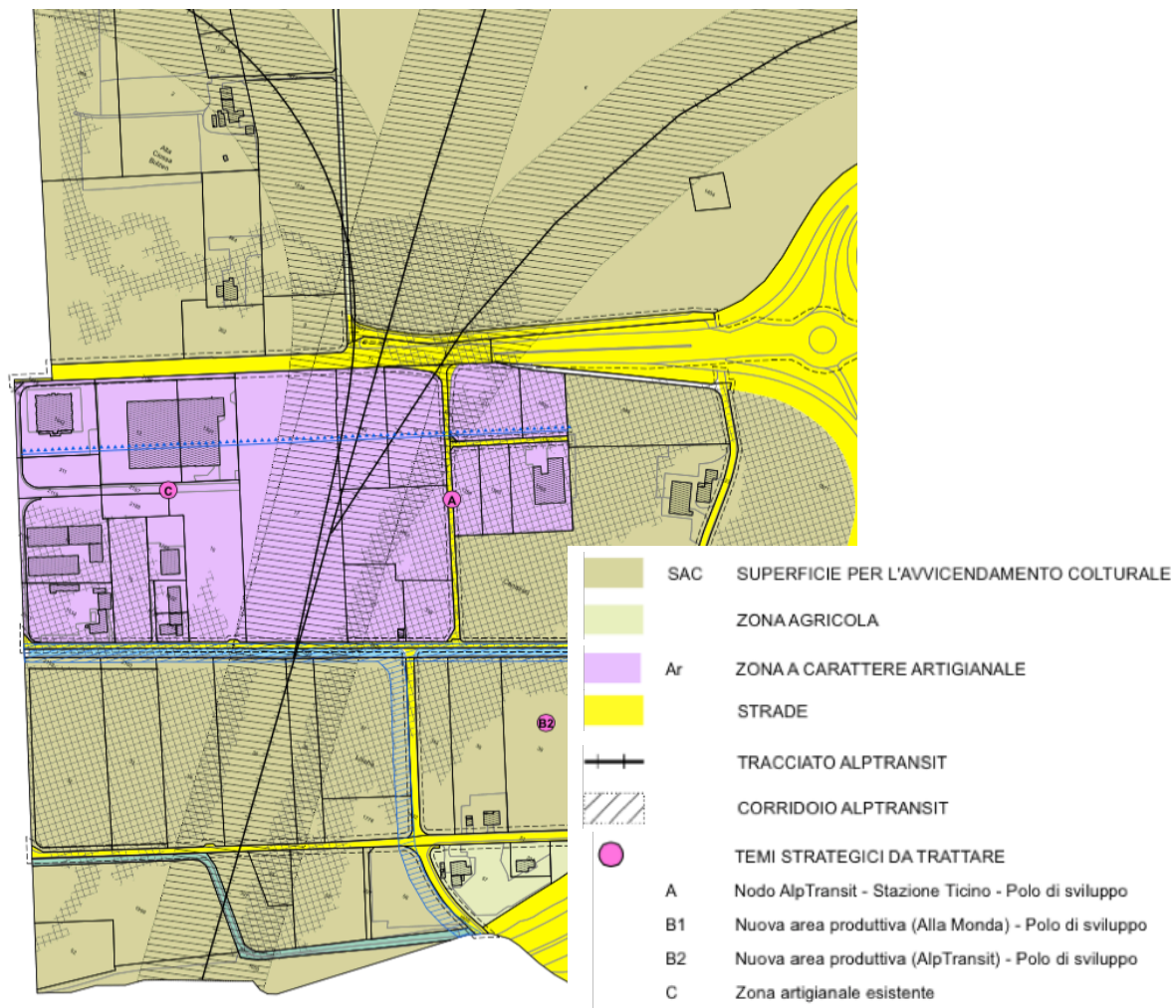


Figura 3: Estratto del piano di indirizzo Esame preliminare per revisione PR

## 2.3 Il comparto AlpTransit

Il PD (scheda R11) e il PAB, a salvaguardia dei possibili sviluppi futuri, hanno previsto un Comprensorio speciale AlpTransit, il primo, e uno spazio di riserva per future pianificazioni del nodo AlpTransit, il secondo, mantenendo inedificate le aree attualmente occupate dai cantieri ferroviari a Camorino.

Il PD considera e rimanda al concetto urbanistico del comprensorio speciale dell'area della stazione AlpTransit per l'inserimento locale della nuova struttura ferroviaria<sup>1</sup>. Le tappe di attuazione prospettate sono coordinate con quelle stabilite dalla Confederazione:

- Tappa 0 (2000-2012), regolamentazione speciale della zona insediativa artigianale Ar di Camorino: sono escluse nuove costruzioni e ammessi solamente il riattamento, la trasformazione e l'ampliamento degli insediamenti esistenti (Dato acquisito);
- Tappa 1 (2006-2016), previsione di nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino e Giubiasco a compenso dei vincoli territoriali provocati dalla realizzazione del progetto AlpTransit (Risultato intermedio);
- Tappe successive, si prospetta: la nuova stazione con il relativo sviluppo urbanistico (previo esame di opportunità); nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino, Giubiasco, S. Antonino e Sementina (Informazione preliminare).

In effetti anche nella proposta pianificatoria per la revisione del PR di Camorino, nell'ambito dell'esame preliminare del 26.08.2006, si prospetta l'apertura di una nuova zona artigianale in località alla Monda quale compenso alla diminuzione della vigente area artigianale, occupata ora dai cantieri AlpTransit, e in un eventuale futuro sfruttata come zona di complemento alla nuova stazione, se prevista in una prospettiva di lungo periodo.

---

<sup>1</sup> Planidea SA e Aurelio Galfetti, "Concetto urbanistico e paesaggistico di accompagnamento – Rapporto esplicativo", Dipartimento del territorio, Comprensorio AlpTransit Piano di Magadino, Repubblica e cantone Ticino, Bellinzona, giugno 2003).



### 3. Temi aperti

La realizzazione della dorsale alpina e la messa in esercizio della linea ad alta velocità AlpTransit, prevista per il 2019, avrà conseguenze sulla realtà Ticinese, ed in particolare sul territorio del Comune di Camorino, dove si sta terminando l'imbocco della galleria di base del Ceneri.

Ad oggi, nonostante i tempi per la messa in esercizio siano ormai brevi, è ancora difficile stabilire le reali ricadute economiche e territoriali che il collegamento ferroviario comporterà.

All'interno di questo delicato processo in cui le prospettive prendono forma, la pianificazione rimane aperta sui temi territoriali strategici, come:

- la gestione della zona artigianale esistente che rimarrà libera (e disponibile per un utilizzo agricolo), una volta che il cantiere sarà smantellato;
- la possibilità di prevedere una nuova zona produttiva a compenso dei terreni occupati della stessa infrastruttura, in base alle politiche cantonali legate ai poli di sviluppo economico e alle conseguenze di AlpTransit.

Le ricadute di Alptransit hanno interessato diversi studi nel corso degli ultimi anni<sup>2</sup> che hanno tentato di analizzare la realtà ticinese, soprattutto del Bellinzonese, per capire quali dinamiche economiche e territoriali si possono innescare con l'apertura della galleria di base del Gottardo e del Ceneri. L'ultimo per data, il Rapporto del gruppo operativo dell'Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e valli (ERS-BV) dell'aprile 2013, traccia una sintesi e propone delle misure operative per arrivare preparati alla sfida posta da AlpTransit.

Di seguito si propongono alcuni brevi stralci di questo Rapporto, utili per inquadrare il tema in relazione a Camorino, all'evoluzione della sua realtà economica e produttiva in funzione della nuova linea ferroviaria:

“

- *L'entrata in funzione di AlpTransit porrà il Ticino di fronte agli effetti di una crescente mobilità: fattore certamente di sviluppo, ma anche di ripercussioni, talvolta notevoli, sulla qualità di vita e sull'ambiente. (...)*

*Ciò comporta innanzitutto la definizione di nuove linee guida che permettano di valorizzare le risorse del territorio dal punto di vista residenziale-abitativo, economico-industriale e turistico. La disponibilità di terreni di cui ancora gode il Bellinzonese e Valli, geograficamente ben posizionati e con prezzi contenuti in rapporto ad altre aree del Cantone, rappresenta una risorsa fondamentale sia a scopo residenziale che economico. In questo contesto si ha inoltre la possibilità di ridefinire le aree attorno alle stazioni, dando vita ad insediamenti in luoghi caduti in disuso o non più considerati di primaria importanza, ma spesso dislocati in punti strategici del territorio.*

*Grazie all'aumento dei viaggiatori sui treni, le stazioni ferroviarie diventeranno un'importante piattaforma per la mobilità e lo sviluppo economico. La valorizzazione di queste aree, si pensi in particolare alla stazione di Bellinzona (prima stazione a sud delle Alpi) o all'eventuale Stazione Ticino, permetterà di incrementare l'attrattività del comprensorio sia quale zona residenziale, sia quale zona industriale (se creati spazi di carico-scarico adatti). (...)*

*L'accresciuta mobilità del cantone porrà il rischio della creazione di agglomerati urbani "dormitorio", in particolare nel Bellinzonese per la sua centralità. (...)*

- *La regione si caratterizza per la presenza di molteplici risorse utili e fondamentali allo sviluppo economico della regione, si pensi in particolare ai terreni industriali e artigianali, sempre più rari nel Sot-*

<sup>2</sup> Urbanisti Associati, Metron, IRE, Brugnoli&Gottardi, Dionea SA, "Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto nel Piano di Magadino – un'analisi ex post – Sintesi" ARE Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Berna 2004;

Metron, Rapp-Trans, Consavis, "Effetti economici della messa in esercizio di Alp Transit in Ticino: opportunità e rischi – Rapporto finale", Dipartimento della finanza e dell'economia e Dipartimento del territorio, Repubblica e Cantone Ticino, Bellinzona 2012;

Cavadini Adriano, De Gottardi Riccardo, Geninazzi Angelo, Maggi Rico "Scenari e opportunità legati all'apertura delle gallerie di base del S. Gottardo e del Ceneri – Rapporto complementare", Lugano 2012;

Ente regionale per lo sviluppo bellinzonese e valli ERSBV, "Rapporto del gruppo operativo ERS-BV sul tema AlpTransit", Biasca 2013.

*toceneri, ed ai vantaggi economici per gli insediamenti nella regione (prezzi dei terreni tutto sommato ragionevoli, manodopera meno cara per rapporto al resto della Svizzera). Le condizioni quadro a livello cantonale (stabilità, infrastrutture, sanità, poli di eccellenza, ecc.) nonché l'offerta formativa e le nicchie della ricerca e dello sviluppo completano la rete di vantaggi per l'insediamento in queste zone.*

*Punto principale e fondamentale del post-AlpTransit sarà la focalizzazione sull'eccellenza, ponendosi come obiettivo una strategia, ad esempio il perseguimento della strategia cantonale sull'innovazione, che attiri in Ticino attività economiche ad alto valore aggiunto. La scelta di puntare sull'insediamento di nuove aziende di spicco implica la disponibilità di infrastrutture adeguate per far fronte alle richieste che tali realtà richiedono, dai centri congressi alle scuole internazionali o di lingua inglese (elemento imprescindibile per attirare i centri di comando delle multinazionali). (...)*

- *I nuovi Comuni avranno un ruolo fondamentale nella pianificazione del territorio e nell'organizzazione del riordino fondiario, in collaborazione con gli uffici cantonali preposti.”*

Da questi brevi riferimenti e spunti di riflessione si capisce come la corretta gestione delle aree coinvolte sul territorio di Camorino, coordinata rispetto alle prospettive di sviluppo regionale date dall'apertura di AlpTransit, sia centrale per il futuro del comune.

Le questioni da affrontare sono molteplici così come i livelli pianificatori e i relativi tempi progettuali e attuativi; di seguito sono tratteggiati i temi principali da definire nell'ambito dei processi pianificatori adeguati, dalla revisione di PR in corso alle politiche insediative di agglomerato, alle strategie di sviluppo economico regionale e cantonale.

### 3.1 Zona artigianale esistente

La zona artigianale codificata nel PR vigente è solo in parte occupata dai cantieri AlpTransit, la parte non interessata da tali lavori attualmente è già edificata, per cui non rientra nella zona di pianificazione.

L'area occupata oggi da AlpTransit, in base alle disposizioni di PD già citate, dovrà essere compensata altrove.

Con la fine dei lavori della galleria di base del Ceneri e la messa in esercizio della dorsale ferroviaria, l'area, liberata dalle infrastrutture di cantiere, nella proposta di revisione di PR è mantenuta quale zona artigianale, dal momento in cui non ci sono le garanzie né dell'utilizzo agricolo né di un reale compenso dell'area così liberata.

Ma tale assetto territoriale dovrebbe essere inserito in una prospettiva pianificatoria di medio e lungo termine, e risultare quale prodotto strategico dato da:

- la dismissione delle strutture del cantiere ora attivo;
- le politiche territoriali cantonali per i Poli di sviluppo economico;
- le prospettive di aggregazione comunale;
- la previsione della futura stazione Ticino per la linea AlpTransit.

Queste elencate sono tutte condizioni quadro che determineranno il grado di intensità e la natura dello sviluppo che potrà assumere l'area per attività economiche a Camorino.

### 3.2 Nuove aree produttive

La previsione di una nuova zona per attività economiche è un tema dibattuto da diversi anni a livello comunale e cantonale. Come già accennato, proprio l'arrivo di AlpTransit ne ha determinato la previsione negli strumenti di programmazione e pianificazione strategica d'area vasta (PD e Programma di agglomerato) a titolo compensativo per la sottrazione di territorio data dalla nuova infrastruttura ferroviaria.

Questa possibilità può rappresentare o meno un'opportunità territoriale ed economica sostenibile in base agli scenari che si apriranno in funzione delle condizioni quadro elencate nel capitolo precedente.

### 3.3 Infrastrutture di accesso

In base agli scenari di sviluppo del comparto sono anche da definire le infrastrutture di accesso idonee a sostenere e servire i contenuti auspicati. La rete stradale che garantirà l'accesso all'area si dovrà relazionare alle infrastrutture esistenti quali lo svincolo dell'autostrada A2, e il collegamento autostradale A2-A13 (Bellinzona – Locarno). Natura, rango e geometria dell'infrastruttura potranno essere stabiliti nel quadro degli sviluppi futuri del comparto stesso.

### 3.4 Stazione Ticino

La possibilità di prevedere una stazione per la linea AlpTransit sul Piano di Magadino è un tema che rimane aperto come scenario di lungo termine, e che anche il PD contempla: rappresenta a tutt'oggi un'opzione che il Consiglio di Stato vuole garantirsi per il futuro.

L'effettiva realizzazione dovrà essere ovviamente oggetto di ulteriori approfondimenti in sede di aggiornamento degli strumenti di gestione territoriale cantonali.

## 4. Obiettivi

Le prospettive di sviluppo per quest'area sono diverse e presuppongono un ridisegno territoriale complessivo che si relazioni con una realtà infrastrutturale già complessa e frammentata.

Il comparto in oggetto rappresenta un tassello fondamentale dello snodo territoriale di livello regionale rappresentato dalla sovrapposizione degli assi di collegamento e accesso autostradale A2-A13 all'interno dell'agglomerato tra Bellinzona e Locarno, e dalla linea ad alta velocità AlpTransit che collega il nord al sud del paese, sino a Lugano e Chiasso.

La struttura e i contenuti territoriali su cui prenderà forma il progetto non sono ancora definiti; i livelli istituzionali e tecnico-politici che sono chiamati a dare risposta, nell'ambito dei processi democratici preposti, devono potere elaborare delle prospettive insediative sostenibili e virtuose rispetto alle potenzialità espresse dal contesto territoriale e infrastrutturale, senza impedimenti dovuti a esigenze e interessi contingenti.

Il cantiere AlpTransit ha di fatto mantenuto inedito questo comparto; con lo smantellamento delle strutture e attrezzature di cantiere l'area verrà "riconsegnata" libera, ancora agricola e in parte edificabile come zona artigianale secondo il PR ora in vigore.

Il Municipio ha l'intenzione di garantire a PR, attraverso la zona di pianificazione che precede l'adozione della revisione del PR, l'inedificabilità delle aree ad uso agricolo del comparto: evidentemente non si intende cambiare la destinazione agricola del comparto.

Con il passaggio di AlpTransit una superficie di circa 55'000 mq di terreno edificabile è stato sottratto dall'utilizzo previsto dal Piano regolatore in vigore e, secondo il Piano direttore, si potrà procedere ad un compenso. In linea di principio non si intende confermare questa zona come edificabile a destinazione artigianale, riservandosi quindi di eventualmente ricollocarla altrove.

La misura I5.2 del PAB2 concerne il principio di assicurare la proprietà pubblica dei terreni attualmente occupati dal cantiere AlpTransit a Camorino: la volontà, condivisa, è quella di creare solide premesse per uno sfruttamento agricolo delle superfici (senza edificazione) ora di proprietà della ditta costruttrice della trasversale alpina; la proprietà pubblica dei terreni potrebbe essere inoltre decisiva per una progettazione coordinata e strategica della zona quale area di sviluppo d'interesse cantonale, qualora dovessero verificarsi sviluppi di pianificazione urbanistica in tale senso a livello federale e cantonale.

L'eventualità che interventi edilizi di qualsiasi natura e genere (agricoli, industriali o infrastrutturali), opportuni e legittimi in una prospettiva settoriale e di breve periodo, compromettano la costruzione di scenari di progetto di più ampio respiro è sicuramente da scongiurare, data la valenza strategica del comparto.

Si propone allora una misura di salvaguardia della pianificazione in modo da evitare che l'elaborazione delle prospettive di sviluppo territoriale in atto o in allestimento sia ostacolata da un uso del territorio in contrasto con il suo indirizzo.

La zona di pianificazione, entro un perimetro esattamente delimitato, garantisce la salvaguardia degli esiti degli studi pianificatori in corso, sospendendo ogni attività edilizia per il tempo utile necessario (cinque anni) - è quindi vietato qualsiasi tipo di intervento, a parte la manutenzione regolare dei fondi -, nel momento in cui il progetto territoriale è definito sarà possibile entrare nel merito delle domande di costruzione.

## 5. Procedure

L'istituzione della zona di pianificazione comporta il seguente iter procedurale:

- Il Municipio adotta la zona di pianificazione ed inoltra la proposta al Dipartimento del territorio (art. 59 Lst)
- Una volta sentito il DT, il Municipio pubblica la zona di pianificazione per trenta giorni presso il Comune di Camorino (art. 59 Lst)
- La zona di pianificazione entra in vigore con la pubblicazione (art. 60 Lst)
- Entro quindici giorni dalla scadenza del periodo di pubblicazione chi dimostra un interesse degno di protezione ha facoltà di ricorso al Tribunale cantonale amministrativo (art. 64 Lst)
- Il ricorso non ha effetto sospensivo (art. 64 Lst).

Arch. Mauro Galfetti

Viganello, 20 novembre 2015