

# Il piano di Magadino nella storia economica del Cantone Ticino

Autor(en): **Visconitini, Fabrizio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bollettino della Società storica locarnese**

Band (Jahr): **22 (2018)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1034031>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Il Piano di Magadino nella storia economica del Cantone Ticino

FABRIZIO VISCONTINI

## 1. Il Medioevo

Il Piano di Magadino è la zona pianeggiante più estesa del Cantone Ticino e ha una superficie di circa 3'500 ettari. Il piano si allunga dal Lago Maggiore in direzione di Bellinzona, fino a una linea che unisce idealmente Giubiasco e Monte Carasso, a un'altitudine compresa tra 193 e 200 m.

Le prime tracce di insediamenti risalgono all'età del Bronzo e al periodo romano. Gli abitati si situavano al margine della pianura, sfruttando i vari coni di deiezione che fornivano un parziale riparo dalle paludi e dagli straripamenti. Si trattava infatti di una zona paludosa e insalubre (la malaria, attestata dal XV secolo, costituì un problema fino alla fine del XIX secolo), resa difficilmente valorizzabile dalle frequenti alluvioni e dalle mutazioni del corso del fiume Ticino e dei suoi affluenti, che si svolgevano in meandri tortuosi.

La località più importante situata nei pressi del piano è Locarno, che è citata per la prima volta nelle fonti in un contratto di natura privata nell'807. Si suppone che sia stato fin dall'epoca romana sede di un mercato, situato nella zona del porto. Nel 1164 Federico Barbarossa concesse agli abitanti un nuovo privilegio di mercato e nel 1186 l'immediatezza imperiale.

In questi termini descrisse il mercato di Locarno l'esule per motivi religiosi Taddeo Duno nella seconda metà del XVI secolo:

Si tiene a Locarno ogni quindici giorni al giovedì un mercato frequentatissimo e celeberrimo e le barche che vi convengono da tutti i borghi del lago Verbano, portando una moltitudine non comune di uomini. Si riunisce più per comperare che per vendere. Ne vengono molti dai diversi borghi del ducato di Milano, dalle vicine prefetture di Lugano e di Bellinzona e così della Mesolcina e della Leventina per non dir nulla delle valli e di tutti i villaggi della prefettura di Locarno e della Maggia. Se ci si muove di là per ogni dove, in lungo e in largo, difficilmente si troverà un mercato così celebre. Vi è uno spiazzo capacissimo vicino al lago dove i mercanti piantano molte tende contro l'ingiuria delle tempeste<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> M. DUBINI, *Fiere, mercati, transiti e dogane*, in *Storia della Svizzera italiana. Dal Cinquecento al Settecento*, a cura di R. CESCHI, Bellinzona 2000, p. 231.

Il mercato di Locarno rimarrà pressoché immutato almeno fino all'Ottocento.

Nel Medioevo l'economia del borgo e di tutta la regione fu strettamente legata ai privilegi dei nobili, che godevano dei diritti relativi al mercato, di pesca, di alpeggio e di pascolo e incassavano la decima. Dal XIII secolo parte di questi privilegi furono ceduti ai borghesi.

Nelle zone collinari veniva praticata la viticoltura, mentre in piano prevaleva la coltivazione del grano, di ortaggi e frutta nell'area del borgo. In città vi erano botteghe e attività artigianali. Le zone rivierasche soggette a esondazione e gli alpeggi erano destinati al pascolo.

Per quanto riguarda il Piano di Magadino, sappiamo che all'inizio del Basso Medioevo il porto di Gordola doveva trovarsi direttamente all'inizio del lago aperto. Massimo Colombo afferma che era il punto d'imbarco medievale, dove era riscosso il *Pedagium Maius* della comunità di Locarno. Esso sarebbe stato citato più volte a partire dal XIII secolo, anche se già alla metà del Quattrocento scompare dai documenti ogni sua menzione, a vantaggio del porto fluviale di Cugnasco e di quello lacustre di Magadino. Dal punto di vista toponomastico, a Gordola esiste ancora oggi un Vicolo al Porto, situato appena a monte della strada cantonale. Quindi, nel periodo fra il 1100 e il 1400, il Lago Maggiore si estendeva molto verosimilmente fino a questo punto d'imbarco.

Una morfologia a meandri del fiume Ticino nel Piano di Magadino durante il Basso Medioevo non è improbabile. In quel momento si situa il periodo caldo medievale, quando i paesaggi fluviali erano probabilmente in armonia con questo periodo multisecolare di calma idrologica. Il fiume fra Magadino e Bellinzona era quindi navigabile.

Verso il Piano di Magadino confluivano le merci importate dalla Lombardia e dal Piemonte, in particolare cereali e sale. In senso inverso si inviavano attraverso la via del Verbano importanti quantità di legname e bestiame verso l'Italia. Nel 1710 Giuseppe Vagliano scrisse che,

i monti che confinano col fiume Tesino e le terre del Verbano ricche di selve, le quali abbondano di altissimi larici, peccie, ed altri legnami mercantili, che servono alle fabbriche di grosse Navi, e Galee, come alberi, antenne, remi, ed altri legni. Per uso poi d'edificj, vi sono travi grossissimi, li quali tutti si conducono per acqua a Locarno, o a Maghedino. D'indi s'avviano a Milano, strascinati su l'acque del Verbano, e Tesino. Per l'altra parte si portano a Pavia, e d'indi entrando a seconda del Po', passano a Piacenza, Cremona, Venezia, e per tute e parti d'Italia<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> ASTi, Fondo Von Mentlen, sc. 1 c.5.

Giunti nel lago, i tronchi (che ogni commerciante segnava con la propria “marca”, anticipatamente depositata all’autorità locarnese) venivano riuniti e collegati in “zatteroni”, che erano pilotati sul lago verso sud.

Il barcone a fondo piatto, spinto da una vela rettangolare e guidato da un lungo timone, era il tipico mezzo di trasporto chiamato sul Verbano “borcéll”. Si muoveva grazie ai venti periodici, che sull’arco della giornata cambiavano di direzione: quello proveniente da sud è generalmente chiamato “Inverna” e soffia nel pomeriggio, quello da nord ha diversi nomi dalle valli o dai monti da dove proviene, e talvolta si chiama anche “Tramontana”.

A Magadino era prelevato il dazio che rappresentava una sosta importante. Istituita ufficialmente il primo luglio 1522, rappresentò ben presto il punto di congiunzione tra le vie terrestri provenienti dalle Alpi e quelle navigabili.

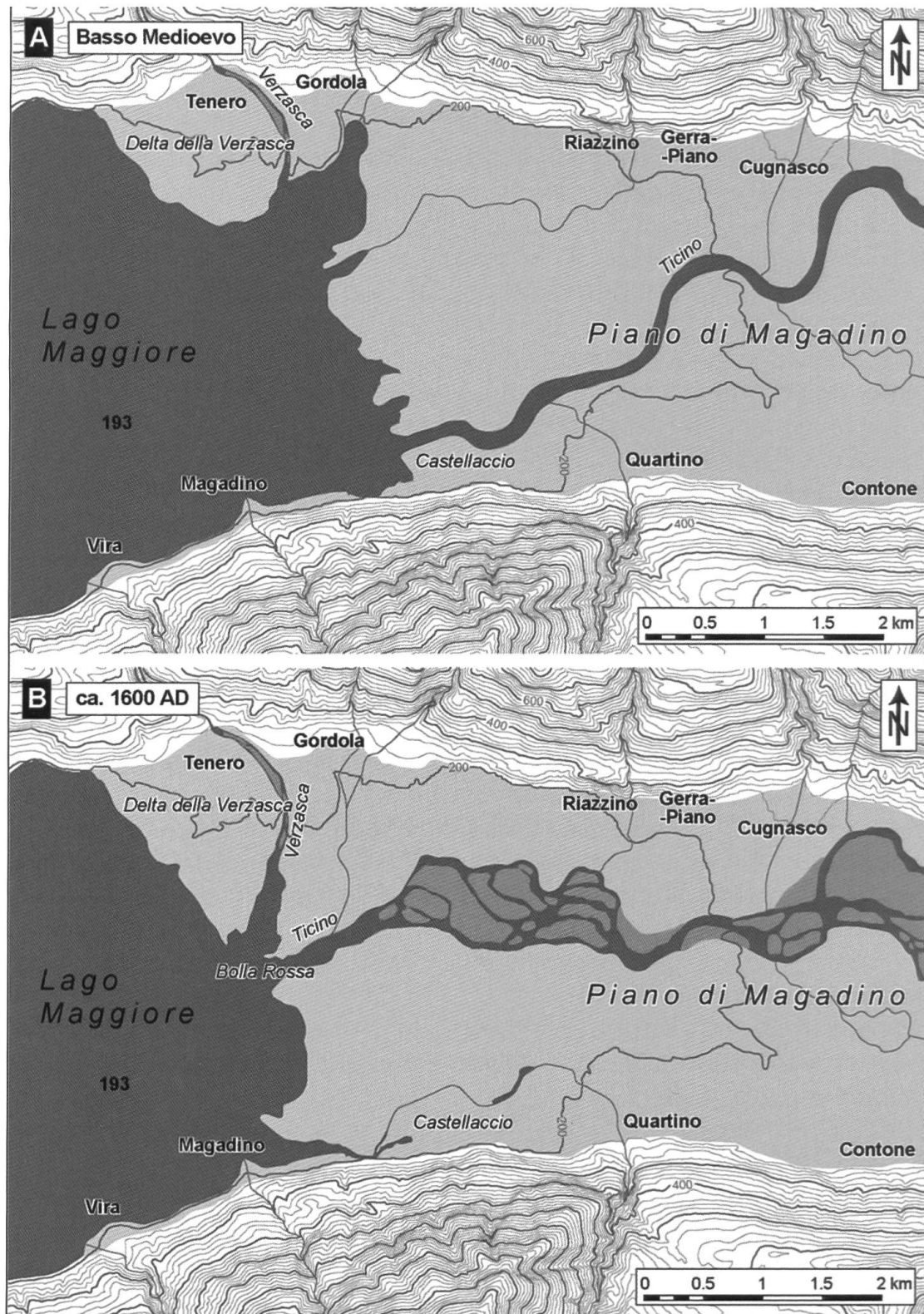
## **2. La Buzza di Biasca e i cambiamenti intervenuti sul Piano di Magadino**

Un evento eccezionale, che perturbò in maniera importante la morfologia della pianura alluvionale da Biasca al Lago Maggiore, fu la cosiddetta Buzza di Biasca.

Esistono dei dubbi sull’esatta collocazione cronologica della Frana del Monte Crenone e sulla successiva Buzza di Biasca. Comunque, il primo evento si produsse a quanto sembra il 30 settembre 1513 all’imboccatura della Valle di Blenio e creò una barriera naturale, il cui ciglio più basso sfiorò i 60 metri. Lo scorrere regolare del fiume fu interrotto e si creò un lago.

Questo bacino, la cui estensione secondo le cronache arrivava a 5 miglia, fece sparire il villaggio di Loderio, mentre Malvaglia risultò sommersa fino a metà del campanile della chiesa. Circa un terzo del territorio agricolo sul fondovalle di Biasca fu ricoperto da detriti. Le vittime causate dalla frana non furono numerose, probabilmente i segni premonitori dell’evento permisero alla popolazione direttamente minacciata di allontanarsi in tempo.

Il 20 (o 25 maggio) 1515 il cedimento improvviso della diga di detriti – conosciuto con il nome di “Buzza di Biasca” – distrusse l’omonimo villaggio, inondò la città di Bellinzona e devastò la Piana del Ticino fino al Lago Maggiore. Tutti i ponti che collegavano le sponde del fiume Ticino fra Biasca e il Lago Maggiore furono distrutti. Vennero anche parzialmente abbattute le mura che congiungevano la rocca del Castelgrande di Bellinzona al Ponte della Torretta, che gli Sforza avevano fatto costruire nel 1487. Una cronaca dell’epoca parla di 120 morti nella vallata del Ticino a causa dell’ondata di piena e una successiva del 1586 segnala la morte di 600 persone.



Il Piano di Magadino nel Basso Medioevo e nel XVII secolo.

Da C. SCAPOZZA:  
*L'evoluzione degli ambienti fluviali del Piano di Magadino dall'anno 1000 a oggi,*  
in «AST» n. 153 (2013), p. 85.

A Sementina, già prima della distruzione del Ponte della Torretta, era presente un “barchetto” la cui ubicazione – come appare dalla perizia Meschini – cambiava perché a causa della variazione delle sponde del fiume Ticino occorreva frequentemente spostarlo. Dal 1398 (prima attestazione) il barchetto era gestito da famiglie patrizie di Bellinzona, che nel 1507 lo cedettero a vicini di Monte Carasso. Il primo ponte della Torretta, costruito sul finire del Quattrocento, faceva parte delle fortificazioni milanesi e come dimostra la persistenza del barchetto era vietato al traffico civile.

Per tre secoli si resero difficoltose le comunicazioni fra le due sponde del fiume e il collegamento via terra con Locarno, città che nel Cinquecento cominciò a decadere e a restare isolata. Durante tutto il periodo balivale questo ponte non fu mai ricostruito e si optò per i due scomodi e pericolosi traghetti di Gudo e di Cugnasco, i soli esistenti su tutto il tragitto. Essi ovviarono, in parte, all’isolamento di Locarno rispetto alle principali arterie di traffico. Il passaggio non era però permesso durante la notte o in caso di cattivo tempo. Solamente nel 1814 i politici del Cantone Ticino decisero di ricostruire il Ponte della Torretta.

La Buzza di Biasca condizionò il paesaggio ticinese da Bellinzona al Lago Maggiore nei secoli successivi. Tra i cambiamenti potrebbe esserci stato anche lo spostamento della foce del Ticino dalla riva sinistra verso la riva destra del Piano di Magadino. Fu soprattutto compromessa la navigabilità del fiume Ticino, perché si sarebbe passati in poco tempo da una morfologia a meandri a una a canali incrociati, con una maggiore difficoltà per la navigazione dovuta alla ripartizione delle acque in più canali e per la presenza di banchi di sabbia e ghiaia nell’alveo. Questo cambiamento comunque era già in corso e fu probabilmente solo favorito dalla Buzza di Biasca. Infatti, a partire dal XIV secolo iniziò la cosiddetta “Piccola era glaciale” con una diminuzione generale delle temperature e un aumento delle precipitazioni e quindi anche delle piene.

Ne, *I ponti rotti di Locarno*, rielaborando una tradizione ottocentesca, Piero Bianconi conclude, che se non vi fosse stato il crollo del Ponte della Torretta e soprattutto l’esilio della Chiesa locarnese riformata, la cittadina in riva al Verbano avrebbe potuto diventare, con ottime prospettive per il futuro, “quasi” una prosperosa “Ginevra insubrica”.

### 3. Dall’Ottocento agli anni Duemila

Fra il 1805 e il 1825 venne realizzata la strada carrozzabile da Bellinzona a Locarno. Nel 1826 iniziò la navigazione a vapore sul Verbano e nel 1874 fu invece inaugurato il tronco ferroviario da Bellinzona a Locarno.

All’inizio dell’Ottocento il fiume Ticino non presentava un corso regolare e sicuro neppure a monte di Bellinzona, ma da questa città all’im-

missione nel Lago Maggiore divagava in un letto largo 500 metri e nei ricorrenti periodi di piena rodeva quanto restava dei terreni. Il Piano di Magadino era frazionato in un numero elevatissimo di piccoli appezzamenti, da qui le difficoltà riguardanti i progetti di bonifica.

L'accesso a Locarno fu per secoli relativamente difficoltoso. Il ripristino del ponte della Torretta nel 1813-1815 contribuì a togliere Locarno dall'isolamento dei traffici lungo l'asse alpino e ad avviare lo sviluppo demografico e urbanistico.

Nel piano vi erano zone insalubri, infestate dalla malaria, che recuperate all'agricoltura avrebbero potuto sopperire a buona parte delle necessità alimentari del cantone. La rada popolazione vi campava miseramente e in degradate condizioni sanitarie, come Stefano Franscini aveva denunciato in un'inchiesta del 1841. Vari enti di diritto pubblico potevano esercitare il vago pascolo nel piano, portandovi il proprio bestiame per numerosi mesi all'anno in base a un calendario minuziosamente fissato, pagando delle tenui tasse. La pesca, praticata nelle cosiddette "bolle" e sicuramente vantaggiosa, era riservata per metà al comune di Minusio e per l'altra metà a una società di pescatori di Muralto, che ne aveva acquistato la privativa.

Ridotto in queste condizioni il piano rendeva complessivamente assai poco. I borghesi di Locarno, che n'erano i maggiori proprietari, dalle loro 9 mila pertiche (1 pertica 600 m<sup>2</sup>) ricavavano a fatica complessivamente 5 mila lire, al posto delle 100 mila che si pensava potessero assicurare, dopo la bonifica, le coltivazioni del grano e del gelso.

La più estesa zona pianeggiante del cantone, nella quale si sarebbe potuto praticare un tipo di agricoltura redditizia, destava l'attenzione degli spiriti più illuminati. Già nel 1798 i negozianti di Bellinzona inviarono un memoriale al nuovo governo nel quale si parlava della necessità di bonificare il piano.

Nel periodo del blocco economico imposto dall'Austria al Ticino venne fondata una Società promotrice per la bonifica del Piano di Magadino, con il filosofo Carlo Cattaneo come amministratore delegato e presidente e con gli ingegneri milanesi Filippo Bignami e G. B. Frattini come soci. Nel 1851 Cattaneo redasse uno studio a nome della Società promotrice, dato alle stampe a Lugano il 6 novembre, intitolato *Su la bonificazione del Piano di Magadino. Primo Rapporto*. Nel documento si richiamava dapprima le condizioni geografiche, climatiche, geologiche e idrologiche del Piano di Magadino, e in seguito si presentavano gli aspetti di natura giuridica e sociale, con riferimento alle leggi sulla bonifica emanate fino a quel momento. In particolare si citava quella del 7 febbraio 1849, che permetteva di espropriare dei fondi i proprietari delle terre soggette alla devastazione delle acque e di costringerli a entrare nella Società. Cattaneo, nella conclusione del suo rapporto, esprimeva il giudizio che

solo una società disposta a sostenere la bonifica con propri capitali avrebbe potuto condurre a termine l'impresa.

A questo suo primo rapporto Carlo Cattaneo unisce pure un progetto di legge per l'attuazione della bonifica, a conclusione del quale, alludendo al blocco economico austriaco, osserva che «le gravi circostanze dei tempi raccomandano viepiù le nostre parole ai Supremi consigli»<sup>3</sup>. Voleva quindi far intendere al Governo ticinese che si facesse promotore dell'opera pubblica di bonifica anche come occasione per dare lavoro ai profughi ticinesi che erano stati espulsi dal Lombardo-Veneto e che ogni giorno andavano facendosi sempre più numerosi. Le autorità cantonali riterranno invece più conveniente fare costruire dei forti, poi chiamati "fortini della fame", perché realizzati per l'appunto dai Ticinesi espulsi. Nel maggio del 1853 la Tipografia Chiusi di Lugano dà alle stampe un *Secondo rapporto* all'indirizzo del Consiglio di Stato ticinese, sempre steso da Cattaneo a nome della Società promotrice. Il Gran Consiglio ticinese, confrontato a mille difficoltà, affondò l'intero progetto.

L'alluvione del 1868 mostrò ai Ticinesi l'assoluta necessità di procedere con i lavori di correzione del fiume Ticino dal Ponte della Torretta al lago. Inoltre, qualche anno dopo, la costruzione della linea ferroviaria Bellinzona-Locarno, con la realizzazione del ponte sul Ticino, mise in risalto la necessità di rendere sicura la via di comunicazione e incoraggiò con dei contributi la realizzazione del progetto.

Il 3 aprile 1883 la Confederazione accordò un sussidio del 40% sul preventivo dei lavori (stimato a 3'800'000 Fr.), che al massimo avrebbe potuto raggiungere 1'520'000 Fr. Il Consiglio di Stato con il messaggio del 20 aprile 1885 propose al Gran Consiglio di procedere con le opere di arginatura del Ticino. I deputati discussero l'entità del sussidio cantonale: variabile dal 10% al 15%. Agostino Soldati, esponente della maggioranza liberal-conservatrice, aveva presentato un Rapporto di minoranza, osteggiando l'eccessivo coinvolgimento finanziario dello Stato nella realizzazione dell'opera. Lo scopo era principalmente quello di mettere in discussione l'effettiva utilità dei lavori.

Si tratta di spendere quasi tre milioni senza sapere con sicurezza il vantaggio che se ne ritrarrà: si dirà, bisogna calcolare l'aumentata sicurezza dei fondi! Ma questi non sono poi tanto in pericolo, il fiume esiste da tanto tempo, il piano pure, esso non ha mai sofferto nulla, anzi è andato gradatamente migliorando con le piene che, sebbene distruggano la raccolta dell'annata, depongono però il benefico limo<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> A. GILI, *Carlo Cattaneo (1801-1869) un italiano svizzero*, Lugano 2001, p. 88.

<sup>4</sup> F. VISCONTINI, *Alla ricerca dello sviluppo. La politica economica nel Ticino (1873-1953)*, Locarno 2005, p. 66.



Paradossalmente anche un altro esponente della maggioranza, il sindaco di Locarno Giuseppe Volonterio, si oppose al progetto di bonifica. Alla base c'era la scarsa disponibilità dei proprietari dei fondi a partecipare finanziariamente all'esecuzione del progetto. Questo aspetto condizionerà l'esecuzione dell'opera per quasi cinquant'anni. L'allora governo liberal-conservatore di Martino Pedrazzini era favorevole all'esecuzione dell'opera. Si era nel periodo della maggioranza liberal-conservatrice guidata da Gioacchino Respini.

Dal voto di entrata in materia risultò però che la stessa maggioranza era divisa. Quindi, anche nel periodo degli scontri e delle fucilate fra liberali e conservatori erano possibili delle convergenze fra gli esponenti di partiti diversi su dei temi puntuali di valenza regionale.

Il 13 maggio del 1885 il progetto governativo per la correzione del fiume Ticino fu approvato con lievi modifiche. Esso comunque non entrò in vigore, perché fu indetto un referendum che lo fece cadere in votazione popolare il 12 luglio dello stesso anno.

Finalmente il Consorzio per la correzione del fiume Ticino fu costituito con il decreto del Consiglio di Stato del 14 settembre 1886. Alla base c'era l'Art. 2 della Legge federale sulla polizia delle acque del 22 giugno 1877. Se il cantone non avesse fatto eseguire i lavori necessari sarebbe stata la Confederazione a provvedere in tal senso, facendo naturalmente pagare al Ticino l'importo dovuto. Era in gioco la sicurezza della linea ferroviaria. I lavori di correzione presero inizio nel 1887 e si conclusero nel 1898.

Nel 1898 il Consiglio di Stato, con una lettera del 2 agosto del Dipartimento cantonale di Agricoltura al Consiglio federale, risollevara la questione della bonifica del Piano di Magadino e della sua messa in coltura. Questo nuovo interesse era provocato dalla fase di decadenza nella quale era entrata l'attività agricola nel cantone, che era stata ampiamente dimostrata dall'Inchiesta agraria del 1896. In questo periodo di alta congiuntura, al di là della decadenza dell'agricoltura, il "Ticino delle belle speranze" vedeva nella bonifica del Piano di Magadino la possibilità di creare nella regione, che morfologicamente si prestava all'agricoltura moderna, delle nuove aziende.

Ai passi intrapresi dal Governo ticinese, fece seguito un sopralluogo del Capodivisione federale dell'agricoltura Müller e poco dopo la decisione del Consiglio di Stato d'affidare lo studio di un progetto di massima delle opere di bonifica da eseguire agli ingegneri Natale Acerbi e Carlo Urbano, entrambi di Milano. In quegli anni però cominciava a farsi sentire la concorrenza dei cereali provenienti dalla Russia e dagli Stati Uniti, causata dalla prima globalizzazione dei mercati. Comunque, lo studio, pur incontrando una buona accoglienza da parte delle autorità e dell'opinione pubblica cantonale, si scontrò nuova-

mente con l'opposizione dei proprietari a causa dei forti oneri che già dovevano sopportare per la correzione del fiume Ticino. Quindi il progetto rimase in sospeso.

Durante il periodo della Prima guerra mondiale si erano acuite le difficoltà di approvvigionamento. Il Consiglio di Stato decise attorno alla metà del 1917 di proseguire con l'opera di Bonifica del Piano di Magadino allo scopo di estendere le superfici coltivabili, con l'appoggio finanziario della Confederazione. Essa, a causa della spesa eccessiva, aveva deciso di limitare l'opera di bonifica a 200 ettari e non ai previsti 2'000 ettari. La costruzione della rete stradale e il raggruppamento dei terreni sarebbero stati eseguiti in un secondo tempo. I lavori, che cominciarono nel mese di settembre del 1918, si protrassero fino al 1920. Si riuscì a creare il Consorzio solamente nel settembre del 1920 a causa della pioggia dei ricorsi e delle proteste avvenute quando furono pubblicati gli atti per la sua costituzione. Nuovamente erano sorte delle opposizioni all'interno degli stessi consorziati riguardo alla continuazione dei lavori, che avrebbero comportato delle nuove spese per i proprietari di fondi.

Il Consiglio di Stato nel novembre del 1922, presentando un rapporto al Gran Consiglio, aveva sostenuto che il momento era finanziariamente propizio per la continuazione dell'opera di bonifica, considerando la presenza dei sussidi intesi a combattere la disoccupazione. Si decise di fare eseguire unicamente i lavori urgenti. Il nuovo interesse suscitato dalla bonifica del Piano di Magadino non deve essere disgiunto dal fenomeno della deindustrializzazione presente in Ticino nel periodo fra le due Guerre mondiali e alla necessità di un "ritorno alla terra".

I lavori di bonifica del Piano di Magadino furono però ripresi unicamente nel 1928. Sarebbero stati portati avanti in due tempi:

- in un primo periodo sarebbero state completate le opere che erano già in corso (lavori di prosciugamento e d'irrigazione, costruzione della rete stradale e costruzione dei ponti);
- in una seconda fase si prevedeva di attuare il raggruppamento dei terreni nelle zone già coltivabili vicine ai paesi e la colonizzazione di aree che fino ad allora erano state acquitrinose o ricoperte da boscaglia.

Il "Governo di paese", una strana alleanza composta inizialmente da conservatori, socialisti e agrari in funzione antiliberale, era riuscito finalmente a far ripartire i lavori di bonifica del Piano di Magadino. Il progetto approvato nel 1928 cercava di superare le difficoltà con i consorziati, sostenuti dal Partito agrario, "imponendo" i lavori ai diretti interessati. Nell'Art. 3 del Decreto riguardante la bonifica del Piano di Magadino, approvato dal Gran Consiglio 10 dicembre 1928, si affermava che:

se il Consorzio non darà corso ai propri incumbenti il Consiglio di Stato a tutela del denaro pubblico investito nell'opera con i sussidi cantonali e federali, farà eseguire d'ufficio e per conto del Consorzio le opere medesime [...]»<sup>5</sup>.

L'esecuzione vera e propria delle opere ebbe inizio solamente nel 1931, alla vigilia dell'inizio della crisi economica degli anni Trenta nel nostro cantone. I risultati comunque cominciavano a essere visibili: fra il 1895 e il 1930 erano sorte nel piano una quarantina di aziende agricole.

I lavori di bonifica, effettuati in quattro tappe principali (1918-1921, 1929-1942, 1942-1955, 1956-1961), resero coltivabili gran parte dei terreni alluvionali. Il Piano di Magadino divenne così la più importante zona agricola ticinese. All'inizio degli anni Duemila vi si coltivavano circa i quattro quinti della produzione ortofrutticola cantonale.

Importante zona di collegamento tra il Locarnese e il resto del Ticino, il Piano di Magadino dalla seconda metà del XX secolo accolse diversi insediamenti industriali, artigianali, commerciali e l'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino. Con un'ordinanza cantonale del 1974, seguita da altri provvedimenti legislativi, venne istituita l'area naturale protetta delle Bolle di Magadino, che copre una superficie superiore a 600 ettari e che si caratterizza per una notevole biodiversità e la presenza di uccelli migratori.

All'inizio degli anni Duemila si è sviluppato un intenso dibattito attorno alla riorganizzazione e pianificazione del territorio del Piano di Magadino, data la difficoltà di conciliare la tutela dello spazio agricolo e naturale (progetto di parco fluviale) con le esigenze della viabilità (strada di collegamento tra il Locarnese e l'autostrada A2, ampliamento dell'aeroporto cantonale Locarno-Magadino, raccordo con la nuova Trasversale ferroviaria alpina), delle attività industriali e commerciali e dei servizi di interesse pubblico (impianto di smaltimento dei rifiuti).

## Bibliografia

G. BELLINI, *Le strade in Ticino all'inizio dell'Ottocento*, Prosito 2004.

G. BELLINI (con la collaborazione redazionale di M. MARCACCI), *Le strade del Canton Ticino. Le vie di comunicazione dall'Ottocento al secondo dopoguerra*, Pregassona-Lugano 2016.

P. BIANCONI, *I ponti rotti di Locarno. Saggio sul Cinquecento*, Locarno 1973.

K. V. VON BONSTETTEN, *Lettere sopra i baliaggi italiani*, Locarno 1984.

R. BROGGINI, *Magadino 1843-1993*, Losone 1993.

<sup>5</sup> F. VISCONTINI, *Alla ricerca dello sviluppo...*, p. 296.

M. DUBINI, *Fiere, mercati, transiti e dogane*, in *Storia della Svizzera italiana. Dal Cinquecento al Settecento*, a cura di R. CESCHI, Bellinzona 2000, pp. 223-256.

H. FLUCK, H. BERNHARD, *Il piano di Magadino*, Zürich 1935.

A. GILI, *Carlo Cattaneo (1801-1869) un italiano svizzero*, Lugano 2001.

S. GUZZI-HEEB, *Piano di Magadino*, in *Dizionario Storico Svizzero*, online <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/i/I20331.php> (25 febbraio 2010).

R. HUBER, *Locarno*, in *Dizionario Storico Svizzero*, online <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/i/I20186.php> (15 luglio 2018).

A. LUCCHINI, *La creazione dell'asse stradale nord-sud in Ticino all'inizio del XIX secolo*, Bissone 2012.

G. P. ROSSETTI, M. E. ROSSETTI-WIGET, *Biasca. Una comunità alpina nella memoria di una famiglia (1292-1992)*, Biasca 2013.

C. SCAPOZZA, *L'evoluzione degli ambienti fluviali del Piano di Magadino dall'anno 1000 a oggi*, in «Archivio Storico Ticinese» n. 153 (2013), pp. 60-92.

F. VISCONTINI, *Alla ricerca dello sviluppo. La politica economica nel Ticino (1873-1953)*, Locarno 2005.