

# A2-A13 Federazione architetti, un «piano B»

La bocciatura popolare dell'aumento del prezzo della vignetta rimette in discussione il collegamento veloce. La proposta avanzata si concentra su misure per migliorare quanto già esiste contenendo al massimo i costi

LUCA CONTI

■ Laut aut giunto da Berna sull'aumento del costo della vignetta quale condizione per mettere in cantiere il collegamento veloce A2-A13 non ha convinto neppure il Locarnese stesso, che nella recente votazione ha ampiamente respinto la proposta dell'ulteriore balzello a carico degli automobilisti.

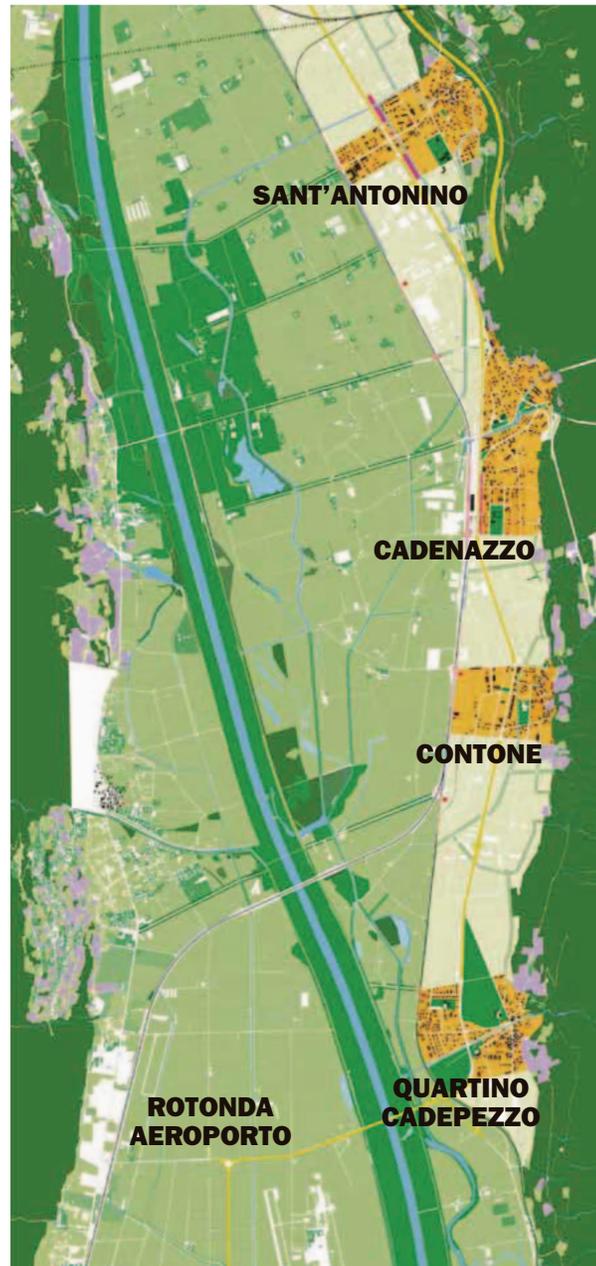
Saremo quindi condannati ancora per anni e anni a percorrere a passo d'uomo, incolonnati nei due sensi, i pochi chilometri che dall'agglomerato di Locarno portano all'imbocco dell'autostrada e viceversa? Una situazione che penalizza fortemente non solo gli abitanti della regione, ma che incide anche in maniera negativa sull'immagine turistica del Locarnese.

Non è quindi il momento di cedere alla rassegnazione e di questo ne è particolarmente convinta la Federazione architetti svizzeri, sezione Ticino (FAS-TI), che torna alla carica con un proprio progetto per collegare in maniera adeguata il Locarnese all'autostrada (e al resto del Ticino). Un progetto fondato su una filosofia molto semplice, economica e subito praticabile. Come dire, insomma, se per il momento non hai i soldi per acquistare le scarpe nuove, le risuoli e potrai così ancora camminare a lungo comodamente.

«In effetti - fa notare l'arch. Renato Maggini, coordinatore del gruppo di lavoro della FAS-TI - siamo sempre stati convinti che la spesa per realizzare il collegamento secondo i progetti sostenuti dal Cantone e inviati a Berna non risultava sostenibile. In ballo c'è un investimento di almeno un miliardo e 300 milioni per un tratto stradale di circa 9 chilometri. Un costo che la Confederazione verosimilmente non si sarebbe mai assunta, neppure se fosse passata la votazione sulla vignetta».

Di queste perplessità e della necessità, pertanto, di correre subito ai ripari con un «piano B» i vertici della FAS-TI si erano già fatti interpreti lo scorso settembre in un incontro con l'allora direttore del Dipartimento del territorio, il compianto Michele Barra. «Tuttavia - sottolineano - a quel momento non abbiamo voluto andare oltre, soprattutto per non influenzare l'andamento della votazione sulla vignetta. Ora, però, è il momento di prendere pubblicamente posizione».

## PERCORSO LINEARE E RAPIDO



**SENZA OSTACOLI** Eliminate le rotonde si avrà un percorso lineare dall'aeroporto all'imbocco dell'autostrada a S. Antonino. In verde chiaro l'area del Parco del Piano.

## Mantenere le due corsie, eliminare tutte le rotonde e anche le intersezioni

■ Ma quali sono le proposte legate a questo progetto? Si tratterà di lavorare essenzialmente su quanto esiste già, vale a dire l'attuale strada cantonale, procedendo con una serie di accorgimenti (in particolare l'eliminazione delle molte rotonde) per ottimizzare il percorso, rendendolo lineare e veloce con un investimento ragionevole. «Un'autostrada come quella che sarebbe prevista, arteria che deve rispettare onerosi criteri di sicurezza e di protezione (paesaggistica, ambientale, fonica), costa almeno tre volte di più - fa notare la FAS-TI - di una normale ristrutturazione della strada cantonale. Quest'ultima sarebbe mantenuta a due corsie, ma priva di intersezioni o fastidiose rotonde».

In buona sostanza, la FAS-TI riprende quindi il concetto «Strada del Piano», progetto per una strada a velocità costante senza incroci, già suggerito nel 2009 (in collaborazione con ATA, Associazione traffico e ambiente) e fatto pervenire, a quel momento, al consigliere federale Moritz Leuenberger, allora direttore del Dipartimento dei trasporti (DATEC). Progetto che ora è stato rielaborato e ulteriormente semplificato.

### Un territorio da riordinare

«Ci siamo resi conto - osserva la FAS-TI - che la nostra analisi topografica, morfologica, paesaggistica, urbanistica, architettonica, permette una ulteriore semplificazione della strategia d'intervento. Soprattutto, proponiamo di cogliere l'occasione dell'infrastruttura stradale per rivalutare gli elementi strutturali che stanno alla base dei nostri villaggi e borghi: un'area edificabile ristretta, limitata, circoscritta attorno ai nuclei storici, all'interno della quale promuovere la densificazione di abitazioni che favorirà la definizione di spazi pubblici (strade, piazze, parchi), di spazi privati (corti, cortili, giardini) e di spazi intimi (patii e orti). Tra un villaggio e l'altro si procederà alla valorizzazione delle aree naturalistiche, agricole e di svago esistenti lungo i canali che convogliano l'acqua verso il fiume Ticino, che sono i veri corridoi biologici da evidenziare con filari d'alberi di prima grandezza. Rispettando questi valori, tra un villaggio e l'altro si può concedere la costruzione di edifici riservati

all'artigianato, all'industria, alla logistica ed al commercio. Il risultato sarebbe un riordino del territorio che promuove i villaggi quali elementi di raccordo tra la montagna ed il Parco del Piano di Magadino, definito dalla linea ferroviaria Bellinzona-Luino».

Tornando alla Strada del Piano, se la proposta del 2009 già riduceva di almeno un terzo la lunghezza delle gallerie e delle trincee, rispetto alla «equivalente» variante del Cantone che è vincolata allo status quo dei Piani Regolatori, oggi - rileva ancora la FAS-TI - «il progetto può essere ulteriormente semplificato e ridimensionato, con quindi ulteriori importanti risparmi finanziari». Le gallerie che avevamo indicato sotto i villaggi sono infatti ancora troppo lunghe e, per gran parte, superflue. Basta un collegamento indipendente che unisce le due parti del villaggio a cavallo della cantonale, con a sud il nucleo antico e, a nord, la stazione FFS e il Parco del Piano.



Il progetto, ora semplificato, riduce al minimo le eventuali gallerie sotto i villaggi

A Sant'Antonino è sufficiente che la strada ristrutturata passi sotto quella che collega il nucleo con la stazione FFS. A Cadenazzo avevamo già previsto di mantenere la strada ristrutturata in superficie, a livello del piano della ferrovia, visto che a nord della cantonale c'è solo la stazione FFS. A Contone basterebbe mantenere in quota la strada che scende dalla chiesa, in modo che passi sopra la cantonale ristrutturata. A Quartino il ponte sopra il Trodo, da ricostruire, si può tenere in quota fino a scavalcare la strada esistente che collega il nucleo di Quartino con quello di Cadepezzo».

Una strada nazionale, se tale resterà - conclude la FAS-TI - «non deve essere necessariamente un'autostrada (vedi a tal proposito ad esempio l'arteria che collega St.Moritz e quella del Prättigau) e potrebbe anche usufruire, se del caso, di importanti finanziamenti che sono relativi ai Programmi degli Agglomerati».