

A2-A13 Ecco il progetto della Federazione architetti svizzeri

«Il tracciato ideale c'è già Occorre solo sistemarlo»

Elaborato con il sostegno dell'Associazione traffico ambiente, prevede di ristrutturare la strada che già collega Quartino a St. Antonino, interrandola in corrispondenza dei centri abitati.

di DOMINIQUE RATTAGGI-SALMINA

Sistemare la strada già esistente, interrandola in corrispondenza dei centri abitati. Questa, in sintesi, la proposta avanzata dalla Federazione architetti svizzeri (FAS) e dall'Associazione traffico ambiente (ATA) per risolvere l'annosa questione del collegamento veloce tra Locarno e Bellinzona. Una proposta che va ben oltre la semplice teoria. La FAS e l'ATA, infatti, hanno presentato ieri alla stampa un vero e proprio progetto (che non entra però nel merito dei costi), al quale hanno lavorato un anno, nella speranza che possa contribuire in modo decisivo alla ricerca di una soluzione per il tracciato A2-A13.

«Abbiamo seguito con grande interesse, e anche con un po' di preoccupazione, la discussione relativa al collegamento veloce tra il Locarnese e la rete autostradale nazionale», ha spiegato



Al lavoro per trovare il miglior compromesso.

(Keystone)

Felix Wettstein, presidente della FAS. «E abbiamo così deciso di fare quello che sappiamo fare meglio: esprimerci con una proposta progettuale chiara e decisa, illustrata con un linguaggio tecnico comprensibile a tutti». E lo hanno fatto – ha raccontato l'architetto Renato Magginetti – «approfondendo un'intuizione che in realtà non è solo nostra». Il potenziamento della strada già esistente è infatti anche una delle sei possibilità al vaglio del Consorzio BelLo 2020, incaricato di valutarne la fattibilità.

La FAS e l'ATA, quindi, hanno le idee chiare: la soluzione migliore si rifà al tracciato che già c'è: «La strada – ha spiegato Magginetti – è abbastanza diritta e può dunque assorbire bene il traffico, rispettando l'idea di un uso parsimonioso del territorio». Il progetto,

che ha anche il pregio di «riordinare il paesaggio», prevede una carreggiata di quattro corsie, senza interruzioni, da percorrere alla velocità di 80 chilometri orari. Tra un villaggio e l'altro, la stessa sarà ubicata al livello del terreno per scomparire, come anticipato, sotto terra in corrispondenza dei centri abitati. «Fatta eccezione – ha continuato Magginetti – per Cadenazzo: lì, infatti, la strada coincide con il limite del paese».

Ma ora – soprattutto considerando che c'è già un gruppo di lavoro che si sta occupando dei sei corridoi e che i tempi stringono – cosa ne faranno la FAS e l'ATA di questo progetto? «Va subito precisato – ha risposto Caroline Campionovo, presidente dell'ATA – che il nostro lavoro non vuol entrare in concorrenza con quello svolto dagli altri. La

nostra intenzione è quella di sottoporre il progetto al consigliere di Stato Marco Borradori e ai Municipi e ai Legislativi dei Comuni toccati dalla strada, sperando di suscitare interesse». «Siamo convinti – ha aggiunto Wettstein – della validità della soluzione da noi proposta. Una soluzione che valorizza le qualità urbanistiche e ambientali del Piano di Magadino».

E ieri, a sorpresa, ad assistere alla presentazione c'era anche l'ing. Matthias Neuenschwander, la persona designata dal Cantone quale responsabile della Direzione politica del progetto: «Questa proposta, che discuteremo nella prossima riunione, non è in contrasto con quanto già si sta facendo. Si tratta, infatti, dell'approfondimento di uno dei sei corridoi sui quali stiamo lavorando. Approfondimento che, per di più, è conforme ai vincoli dettati dai Comuni interessati dal progetto. Personalmente posso dire che sono molto contento di questa iniziativa, che permette di "toccare" qualcosa che finora è rimasta volutamente astratta». Neuenschwander, d'altro canto, ha però anche ricordato che il compito del gruppo di lavoro non è quello di elaborare un progetto, ma quello di valutare la fattibilità delle sei possibilità, in modo da arrivare ad averne due o tre condivise da sottoporre a Berna. E i tempi stringono: «A febbraio sarà presentato un primo rapporto intermedio. Quello finale dovrebbe invece essere pronto per la fine di maggio o l'inizio di giugno. Le varianti scelte verranno trasmesse alla Confederazione ancora nel 2010».