

Più che una semplice variante

Collegamento A2-A13, il coordinatore Dppc: 'Mantenere il consenso attorno al progetto'

Piano di Magadino e collegamento veloce A2-A13. La variante n° 2, che recupera il tracciato attuale della strada cantonale fra Quartino e Sant'Antonino prevedendo tratti interrati all'altezza dei nuclei abitati, è stata scelta un mese fa dal Consiglio di Stato che l'ha sottoposta a Berna insestandola in 'pole position' e accogliendo in tal senso il rapporto presentato dalla Direzione politica del progetto cantonale (Dppc) coordinata dall'ingegnere Matthias Neuenschwander. Un gruppo di professionisti attivi nell'Associazione traffico e ambiente (Ata) e nella Federazione architetti svizzeri (Fas) a suo tempo non solo avevano individuato questa soluzione come possibi-

lità per ridonare un volto nuovo agli abitati attraversati dalla cantonale, ma si erano anche già rivolti al ministro dei Trasporti Moritz Leuenberger caldeggiando una soluzione di questo tipo. Mentre si attendono segnali da Berna, in Ticino ci s'interroga sulla fattibilità, sui vantaggi e sui rischi della variante n° 2. Ne abbiamo parlato con l'ing. Neuenschwander.

Il gruppo Ata/Fas lascia intendere che il proprio progetto di recupero dell'attuale strada cantonale non sia stato considerato dall'autorità cantonale come avrebbe dovuto essere. Concorda? Detto altrimenti, a chi si è adoperato in

seno all'Ata/Fas pare un po' una beffa tutto ciò.

«Lo scopo dello studio svolto dal gruppo di lavoro costituito dopo la votazione sulla variante 95 è di individuare dei collegamenti A2-A13 fattibili e condivisi da sottoporre alla Confederazione, che devono soddisfare una serie di esigenze precise: collegare in modo efficace il Locarnese al Bellinzonese, ridurre il traffico parassitario sul Piano di Magadino, migliorare la situazione ambientale sul piano, favorire il riordino territoriale in sponda sinistra, salvaguardare l'agricoltura. La realizzazione del collegamento sarà compito della Confederazione. Il riordino territoriale, per contro, resterà compito del Cantone e dei Comuni. La Direzione politica di progetto, nella quale è rappresentata pure l'Ata, ha sin dall'inizio richiesto lo studio della fattibilità di cinque corridoi, fra i quali anche quello dell'asse esistente. Si è potuto raggiungere un consenso attorno a questa variante anche grazie alla condizione di interrare il nuovo collegamento in concomitanza con le zone residenziali. Il risultato più importante raggiunto dalla Dppc è di aver individuato una serie di passaggi fattibili e condivisi da tutte le parti interessate. Il progetto presentato dal gruppo Fas/Ata è stato elaborato senza la necessità di ottenere un

consenso, e mi sembra concentrarsi meno sul collegamento in sé quanto piuttosto su proposte di riordino del territorio in sponda sinistra. In questo senso è senz'altro complementare al risultato dello studio della Dppc, e dà un contributo alla discussione sul riordino territoriale».

Idee modificate

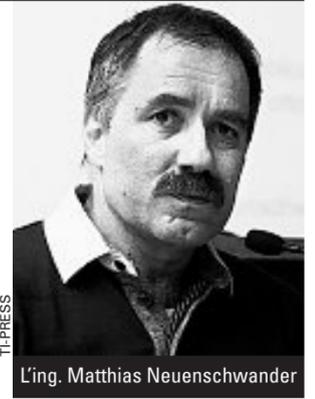
Il corridoio da voi individuato in cosa si differenzia dal progetto (che è in una fase più avanzata rispetto alle vostre indicazioni) dell'Ata/Fas? Per esempio pendenze delle rampe, numero delle parti interrate e loro lunghezza, accessi in corrispondenza dei singoli abitati, entrata a Cadepezzo...

«Il corridoio è ovviamente lo stesso: esso sfrutta per il collegamento il sedime dell'attuale strada cantonale. Per quanto riguarda le soluzioni tecniche, quelle individuate dal Consorzio Bel-Lo rispettano le indicazioni del Gran Consiglio e la volontà dei Comuni di sponda sinistra: in particolare, l'interramento del collegamento in concomitanza con le zone residenziali oggi. Inoltre esse risultano fattibili, nel senso che rispettano le regole tecniche attuali, come ad esempio le pendenze stradali per una strada a velocità di 80 km/h. Pure i colleghi della Fas che da

tanto tempo si interessano al collegamento mi pare abbiano modificato un poco le loro idee iniziali, considerando per lo meno nelle grandi linee la condizione di interrare la strada all'attraversamento dei paesi. Altri aspetti saranno da approfondire nelle prossime fasi di progetto. Tra questi ci sarà pure la configurazione degli allacciamenti di Cadenazzo/Sant'Antonino e di Quartino/Cadepezzo: oggi sappiamo che questi allacciamenti sono necessari, fattibili e sufficienti a garantire il flusso di traffico previsto. Il progetto Fas/Ata è a mio modo di vedere una proposta più legata al riordino urbanistico, quella individuata dalla Dppc è frutto di un paragone tra soluzioni abbastanza radicalmente diverse tra di loro che devono soddisfare diversi obiettivi, e di un approccio democratico partecipativo. La forza della seconda sta soprattutto in questo fatto: si tratterà ora di mantenere il consenso attorno al progetto anche per le fasi future».

Sponde sinistra e destra

Chi guarda con scetticismo al collegamento stradale veloce A2-A13 ritiene che esso debba limitarsi a risolvere un problema viario, non a incentivare il traffico veicolare (si teme più strade = più traffico). Può



L'ing. Matthias Neuenschwander

esporre chiaramente le cifre di carico viario attuale sul tratto Cadepezzo-Camorino rispetto a quelle previste sulla 'nuova' strada nel 2025?

«È risaputo che ogni strada attira traffico. Non è quindi pensabile che si realizzi il nuovo collegamento senza generare qualche passaggio in più. Più che parlare di cifre assolute potrei esporre gli incrementi che uno scenario tendenziale stima per il 2025. Da questo scenario, simulato con il modello cantonale del traffico, risulta per il Canton Ticino un aumento dell'utilizzo dei trasporti pubblici del 110%, mentre per la strada risulta un aumento del 20%. La nuova strada verso il Locarnese permetterà di assorbire una parte considerevole del traffico attuale; esso nei paesi del piano diminuirà del 60-70% in sponda sinistra e del 40-50% in sponda destra. Mi preme comunque ricordare che si tratta di previsioni del traffico su un lasso di tempo di 15 anni, e quindi legate a molte incertezze».

M.A.M.O.



Quartino-Sant'Antonino, si attende la decisione di Berna

Piano di Magadino e AlpTransit

'Crescerà soprattutto l'attrattiva delle località vicine alle fermate principali'

AlpTransit Lugano-Locarno-Bellinzona: il previsto miglioramento dei collegamenti ferroviari interni al Ticino toglieranno veicoli sul tratto A2-A13? Se sì, in che misura? E cosa si pensa di fare per migliorare l'attrattiva dei mezzi pubblici? Viene confermato il raddoppio del binario fra Tenero e Cadenazzo?

«L'offerta dei trasporti pubblici avrà un effetto importantissimo: senza di essa la strada si vedrebbe ulteriormente caricata di migliaia di percorrenze al giorno. L'effetto benefico che avranno i collegamenti interni al Ticino è garantito. Particolarmente importante sarà ovviamente la bretella di Camorino, che permetterà un collegamento diretto tra Lugano e Locarno. All'interno del cantone l'offerta del servizio ferroviario regionale sarà potenziata e grazie alla galleria del Ceneri sarà molto attrattiva.

Nelle ore di punta si avrà una cadenza ogni 15'. Questo corrisponde a una cadenza di tipo 'S-Bahn' come sull'Altipiano svizzero, e permette di prendere il treno quasi senza badare all'orario. Per quanto riguarda le migliorie dell'infrastruttura ferroviaria mi risulta che la Legge sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria del 20 marzo 2009 preveda il raddoppio parziale della linea tra Tenero e Cadenazzo».

C'è chi chiede - per beneficiare veramente di AlpTransit sotto il Ceneri - di collegare meglio i nuclei del piano con nuove stazioni ferroviarie ispirandosi al modello S-Bahn. Altrimenti andrà a finire che si utilizzerà ancora di più l'auto. Che ne pensa?

«Con le misure già in atto e con quelle previste attualmente entro il 2020 la ferrovia regionale in Ticino (e i collegamenti con la Lombardia) sarà già una 'S-

Bahn' a tutti gli effetti. Non sono uno specialista di trasporti pubblici, ma con un ulteriore incremento delle fermate in sponda sinistra mi sembra che si creerebbe piuttosto un tram».

Il pendolarismo quotidiano accresciuto in seguito all'entrata in funzione di AlpTransit sotto il Gottardo, avrà ripercussioni sulla viabilità e negli insediamenti abitativi fra Locarno e Bellinzona e in generale nel Piano di Magadino?

«Per recarsi in Svizzera tedesca, oggi è conveniente per un residente della sponda sinistra del Piano di Magadino prendere il treno ad esempio a Cadenazzo, per poi cambiare a Bellinzona. In futuro lo sarà ancora di più, grazie al miglioramento dei collegamenti. Non credo che la nuova linea AlpTransit porterà a un aumento tanto importante degli abitanti del Piano di Magadino. Prima

di tutto un viaggio da Bellinzona a Zurigo durerà ancora un'ora e mezza, e tre ore al giorno di viaggio in treno non sono trascurabili. Poi aumenterà soprattutto l'attrattiva delle località vicinissime alle fermate principali, e solo in seconda battuta quella delle fermate dei treni regionali. Per l'attrattiva del Piano di Magadino sarà a mio parere più importante il miglioramento della qualità di vita nei vari paesi».

Non ritiene auspicabile ripescare un Piano regolatore unico del Piano di Magadino (idea risalente agli anni 70 ma poi scartata con l'avvento del Piano direttore cantonale) per meglio gestire la realizzazione del collegamento veloce (qualunque sia il corridoio scelto da Berna), il potenziamento della linea ferroviaria e le opere collaterali come nuove stazioni TiLo, posteggi, riqualificazione terri-

toriale in corrispondenza dei nuclei abitati?

«Non sono uno specialista della pianificazione territoriale, e non posso esprimermi nella mia funzione di coordinatore del progetto 'Collegamento A2-A13'. Posso soltanto fare una considerazione del tutto personale: uno degli obiettivi politici del collegamento è che esso "contribuisca al riordino territoriale". Osservo che già esiste una scheda comprensoriale del Piano direttore per il Piano di Magadino. Un piano concreto in via di allestimento è poi il Piano di utilizzazione del Parco del Piano di Magadino. Un Piano regolatore unico sarebbe un ulteriore passo. Sicuramente le aggregazioni sinora realizzate (penso in particolare al Comune di Gambarogno) faciliteranno la discussione a livello politico, che ne sono il presupposto essenziale».