

FAS Federazione Architetti Svizzeri

ATA Associazione Traffico Ambiente

LA STRADA DEL PIANO

progetto per il

collegamento stradale A2 - A13, Bellinzona - Locarno

Coordinatore

Gruppo ristretto

Gruppo di accompagnamento

Renato Magginetti, arch. FAS

Nicola Baserga, arch. FAS
Fabrizio Gellera, arch. FAS
Jachen Koenz, arch. FAS
Loris Dellea, arch. ETH.Z
Biagio Lepori, arch. EPFL
Franco Poretti, arch. FAS

Emilio Bernegger, arch. FAS
Caroline Camponovo, presidente ATA
Alberto Caruso, arch. FAS
Werner Herger, segretario ATA
Martino Pedrozzi, arch. FAS

La FAS, Federazione Architetti Svizzeri, è sensibile ai temi dell'architettura a tutte le scale, e quindi alle questioni del territorio e della sua pianificazione. In questa prospettiva, le infrastrutture per la mobilità delle persone e delle merci rivestono un ruolo determinante nell'assetto territoriale.

Abbiamo seguito con interesse e con preoccupazione il dibattito e la votazione sulla "strada veloce di collegamento Bellinzona-Locarno". In quell'occasione, diversi architetti membri della FAS si sono impegnati con interventi e prese di posizione che giudichiamo coerenti e dotati di spessore culturale.

Dopo l'esito della votazione, abbiamo apprezzato la volontà dell'Autorità Cantonale di rimettersi in discussione coinvolgendo "tutte" le parti che si sono democraticamente scontrate.

In tale senso, la FAS ritiene condivisibile l'istituzione di un "Comitato Politico" ed ha preso atto delle prime decisioni dello stesso comitato:

- la volontà di non intaccare il Piano di Magadino, considerando il tracciato della ferrovia come limite invalicabile dell'edificabilità;
- il mantenimento dell'attraversamento del "Piano di Magadino" sul ponte esistente detto "dello Stradonino";
- lo studio e la verifica di quattro tracciati, o "corridoi", di cui due pedemontani e uno che riprende il tracciato della strada cantonale esistente.

Non possiamo condividere però le scelte successive del "Comitato Politico" e delle Autorità Cantionali di incaricare un unico team di progettazione per l'elaborazione delle varianti e per la valutazione delle loro differenze.

La FAS crede nel confronto aperto e motivato delle idee, perciò siamo convinti che un progettista non può che difendere una sola variante, quella da lui ritenuta più convincente. Con questa modalità, il Cantone perde la possibilità di confrontare a livello politico più soluzioni, ognuna delle quali presentata con la più ampia dotazione di motivazioni tecniche.

Si tratta di un errore che potrà purtroppo pesare sulla qualità finale delle scelte.

Con la lettera del 25.09.2008 trasmessa al Consigliere di Stato Marco Borradori a nome della FUS, della SIA e della FAS, e in un incontro successivo, abbiamo espresso la posizione delle associazioni professionali.

Purtroppo le nostre preoccupazioni e le nostre proposte non hanno trovato il consenso delle Autorità cantonali.

La FAS ha quindi deciso di impegnarsi con un proprio contributo costruttivo. Abbiamo deciso di fare quello che sappiamo fare meglio – esprimerci ed esporci con un progetto concreto, con una proposta progettuale chiara e decisa, illustrata con un linguaggio tecnico comprensibile a tutti.

Abbiamo deciso di partecipare al gruppo "Piano di Magadino, Bellinzona, Locarno" che già stava lavorando sul tema della "Strada Veloce", di portare in questo lavoro di ricerca il contributo importante delle nostre competenze ed esperienze professionali. Abbiamo lavorato per diversi mesi con un serrato confronto collettivo, e oggi sono fiero, come Presidente della FAS, di presentare questo progetto, che è diventato "Progetto FAS+ATA per la strada veloce Bellinzona Locarno".

Siamo convinti delle soluzioni proposte dal nostro progetto, e contiamo che sia un contributo decisivo per la ricerca della soluzione definitiva del collegamento veloce fra la regione del Locarnese e la rete autostradale nazionale.

Vogliamo una soluzione viabilistica che non comprometta ulteriormente ma valorizzi le qualità urbanistiche e ambientali del Piano di Magadino, una soluzione che rappresenti l'occasione di riscatto di quel territorio rispetto alle condizioni che hanno determinato il suo attuale critico assetto.

Felix Wettstein, presidente FAS

L'ATA si occupa di trasporti con l'obiettivo di una mobilità rispettosa dell'ambiente. Non sorprende quindi che spesso presentiamo progetti per migliorare i trasporti pubblici (come per esempio la linea ferroviaria Mendrisio-Varese o il tram a Lugano) o per il traffico lento. Stavolta invece ci occupiamo di una strada e, più precisamente, del collegamento fra Bellinzona e Locarno.

La questione si trascina ormai da anni e anche in passato abbiamo cercato di proporre delle soluzioni sostenibili. Col nostro impegno – insieme a molti altri – abbiamo evitato che con la “variante 95” fosse inferto un colpo mortale al Piano di Magadino.

Utilizzare in modo parsimonioso il territorio, e in generale tutte le risorse non rinnovabili, deve essere l'obiettivo di tutte le moderne società, tanto più se questo territorio è pregiato, sensibile e limitato. Anche l'aria che respiriamo non è infinita e la sua qualità dipende dalle nostre scelte. Più in generale, è bene ricordare che siamo noi i responsabili della nostra qualità di vita e che le nostre scelte, soprattutto quelle in materia di mobilità, avranno delle ripercussioni anche per le generazioni future.

Per quanto detto sopra, siamo lieti di collaborare, con la Federazione Architetti Svizzeri, al lavoro del gruppo di architetti “Piano di Magadino”, che ha visto nella sistemazione della strada attuale la soluzione migliore per il collegamento veloce A2-A13.

Del progetto ci piace la lettura che fa del territorio, delle sue componenti naturali, paesaggistiche e insediative. È proprio questa lettura che permette di portare una soluzione che riteniamo molto interessante per tutti gli attori di questo comparto. Riteniamo importante presentare questo progetto, nonostante l'incarico assegnato dal Cantone al consorzio Bel-Lo; non vogliamo che alla fine dell'esercizio ci ritrovassimo l'ennesima variante 95 sotto mentite spoglie.

Ci preme sottolineare che il lavoro, sostenuto da ATA e da FAS, è stato eseguito su base volontaria dal gruppo “Piano di Magadino”.

Caroline Camponovo, Presidente ATA-SI

STRADA VELOCE BELLINZONA-LOCARNO

Il piano di Magadino è l'area piana più estesa del Cantone.

Le sue caratteristiche geografiche, climatiche ed ambientali sono un patrimonio prezioso per tutta la regione insubrica. La strada veloce Locarno-Bellinzona è una necessità acquisita.

Dagli anni '60 il piano ha conosciuto uno sviluppo frammentario e confuso che, per molti aspetti, ne ha compromesso le qualità ambientali.

Convinti che:

- è nostro dovere usare con intelligenza questo patrimonio, promuovendo in modo positivo i valori del territorio e le sue testimonianze.
- i grandi progetti strutturali sono le uniche e forse ultime opportunità che ci restano per tentare di riqualificare luoghi pesantemente compromessi.

siamo determinati a dimostrare che ristrutturando la strada esistente è possibile realizzare un progetto architettonico-urbanistico di qualità che permetterà di migliorare non solo la mobilità ma anche la qualità di vita nei suoi aspetti fondanti e fondamentali che sono: abitare, lavorare, muoversi e coltivare il corpo e lo spirito.

Noi pensiamo che ci sia ancora l'architetto capace di leggere il territorio come spazio fisico e che questa conoscenza sia utile, anche per come e dove ridisegnare una strada.

Siamo convinti che il disegno è da sempre lo strumento capace di sintetizzare, mediare, risolvere, rappresentare i numerosi temi, anche conflittuali, dello spazio territoriale: gli insediamenti, le infrastrutture, canalizzazioni, strade, ferrovia, il verde, l'agricoltura, ecc.

RISTRUTTURARE LA STRADA ESISTENTE.

- . per risolvere il problema del traffico,
- . per rispettare criteri di uso parsimonioso del territorio e delle risorse,
- . per riordinare un paesaggio trasformato senza idee, senza visioni e senza cultura, come se il paesaggio non fosse un bene culturale, ma un qualsiasi bene di consumo.

Sarà una strada che permette un flusso senza interruzioni (senza incroci, senza rotonde) dallo svincolo di Camorino fino alla galleria Mappo-Morettina, ad una velocità di 80 km/h.

La Strada Cantonale, voluta dalla giovane Repubblica del Canton Ticino, è stata costruita, nell'800, come direttissima sul piano e come circonvallazione dei villaggi di Camorino, Sant'Antonino, Cadenazzo, Contone e Quartino.

Intanto il traffico veicolare è cresciuto in modo esponenziale e la vecchia cantonale rappresenta oramai una grave cesura nel caotico agglomerato composto da vecchi nuclei, nuove case, palazzine, capannoni artigianali, industriali, commerciali e della logistica e scampoli di verde.

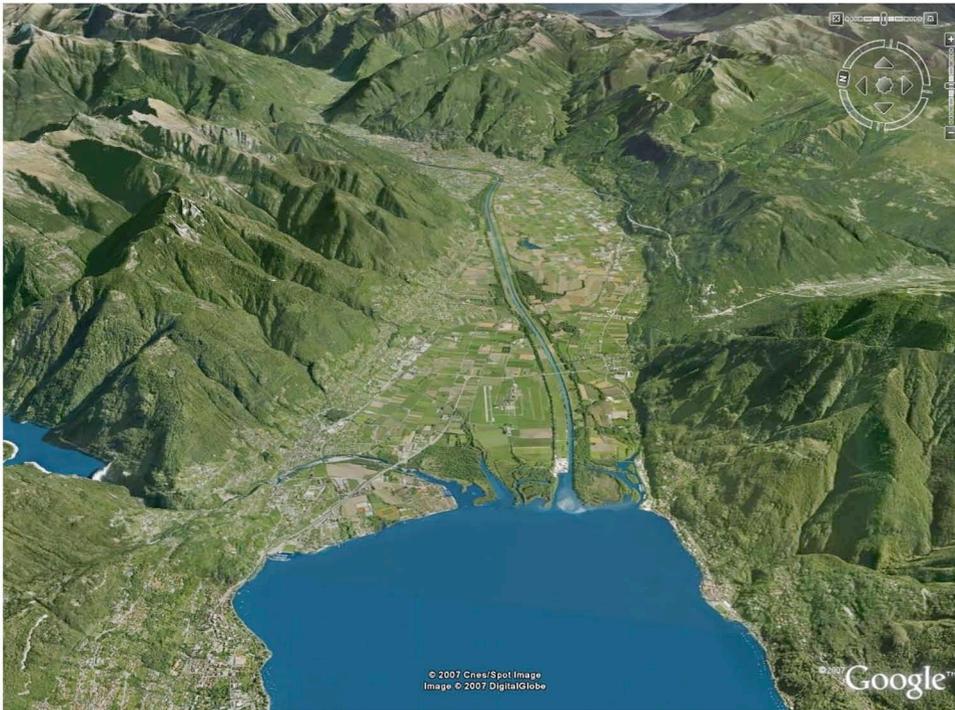
RIORDINARE UN PAESAGGIO SIGNIFICA INDIVIDUARE E RIQUALIFICARE GLI ELEMENTI FORTI PER GERARCHIA E STRATEGIA.

Il Piano di Magadino è uno spazio fisico.

Uno spazio fisico che si estende da est ad ovest, da Bellinzona a Brissago, definito dalle montagne, sui versanti nord e sud, e caratterizzato dal fiume Ticino incanalato.

Bellinzona, con Monte Carasso e Sementina, comanda la sponda sinistra del Piano ed il Gambarogno è la sua riva a lago naturale.

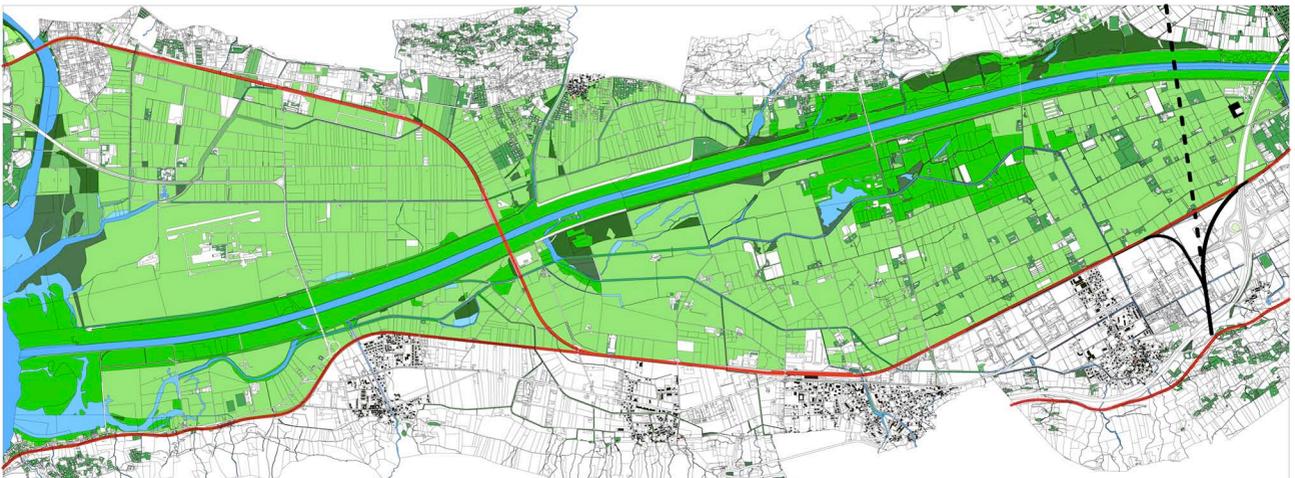
Sull'altro versante, Locarno ed Ascona comandano la sponda destra, fino a Gudo.



Il Parco del Piano di Magadino ed il suo Parco Fluviale.

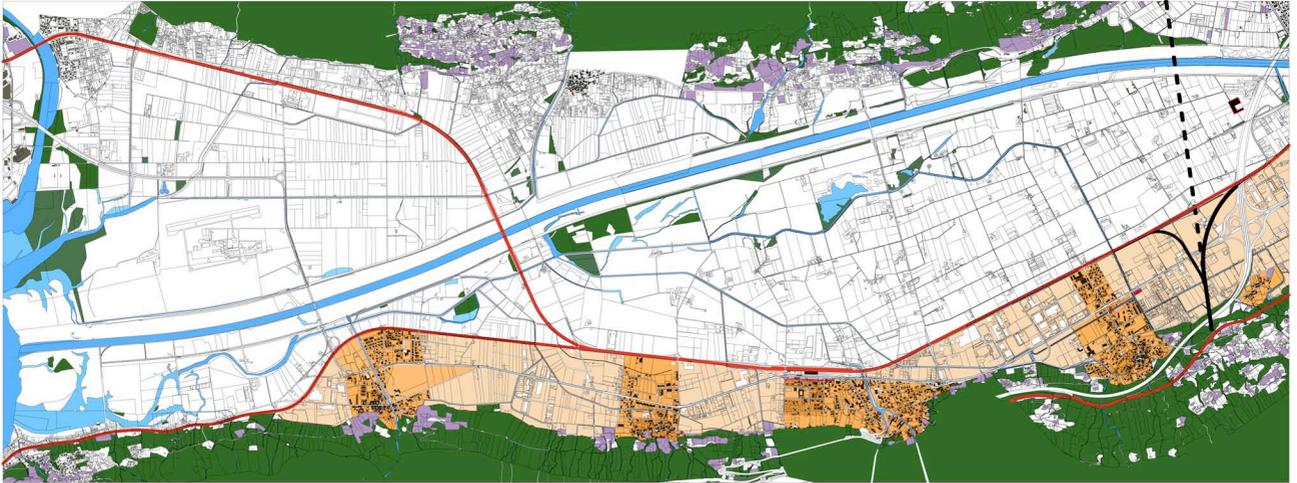
La ferrovia definisce in modo chiaro il "Parco del Piano di Magadino", che va preservato e riqualificato con le sue componenti agricole, naturalistiche, di svago e con il suo "Parco Fluviale" che dovrebbe estendersi dal lago fino almeno a Biasca.

in verde chiaro il "Parco del Piano di Magadino"
in verde scuro il "Parco Fluviale del Parco di Magadino"



L'area tra la ferrovia e la montagna

La ferrovia definisce in modo altrettanto chiaro un'area vasta e complessa definita a sud dalle montagne e che si estende da est (Giubiasco-Camorino) ad ovest (Quartino).



I villaggi

Dentro quest'area è ancora forte la presenza dei nuclei dei villaggi adagiati ai piedi della montagna, per lo più sui coni di deiezione.

Nel tempo questi villaggi si sono espansi allungandosi verso la ferrovia, si sono slabbrati e, con la costruzione di grandi capannoni industriali e commerciali, sulla piana, tra un villaggio e l'altro, hanno perso gran parte della loro unità, della loro identità.

Occorre riappropriarci dei valori e delle regole che hanno strutturato questi nuclei. Ai villaggi si deve ridare limiti precisi dentro i quali possano crescere, densificare.

I nostri avi avevano imparato a costruire le case laddove non era possibile altro, né prati, né campi, né boschi né pascoli. Avevano imparato a costruire le case una vicina all'altra attorno a spazi di scambio e di magia (luoghi molto belli e strategici), una vicina all'altra per proteggersi, dal freddo d'inverno e dal caldo d'estate e per costruire spazio! Spazio pubblico, privato, intimo, nei quali identificarsi, attraverso i quali comunicare.

L'uso parsimonioso del territorio e delle risorse era un dovere ed una necessità di vita o di morte, ma sarebbe decisivo anche oggi.

A questi villaggi dobbiamo dare nuove funzioni, nuove relazioni, nuova qualità di vita, una nuova identità, affinché non siano solo anonimi quartieri dormitorio.

A loro la gestione del Parco del Piano di Magadino e del rapporto tra Montagna e Piano.



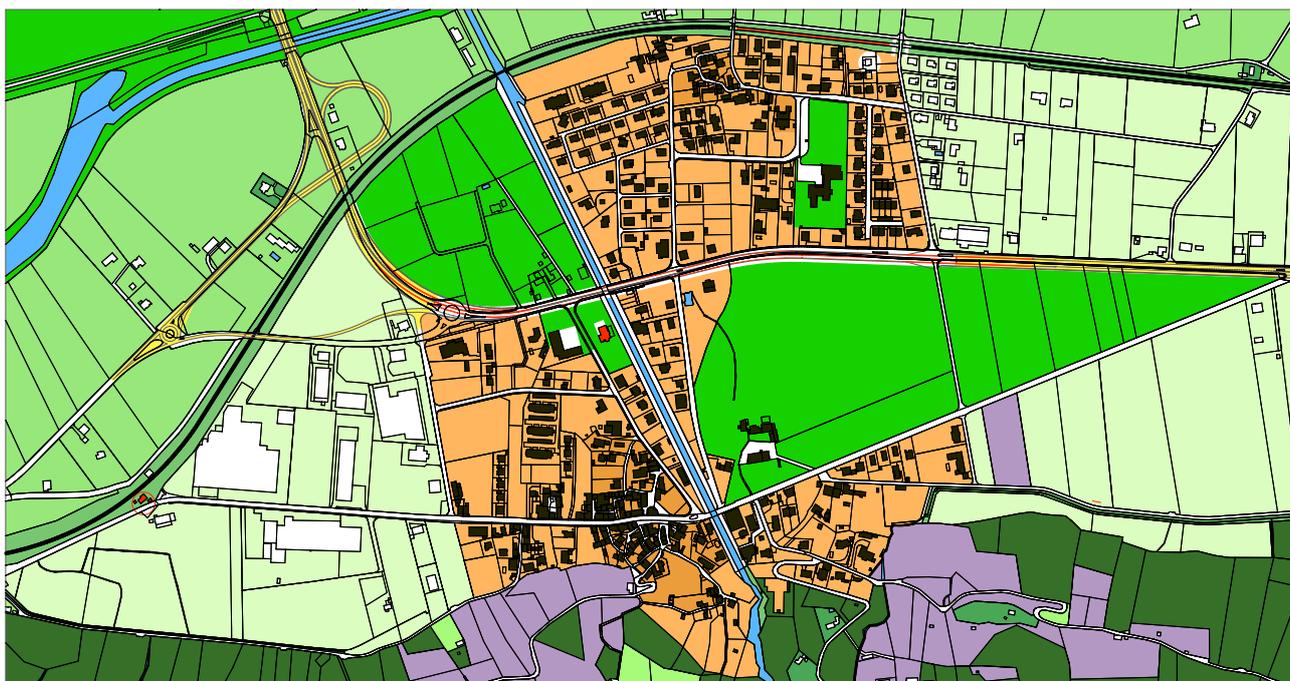
Abbiamo intuito l'importanza di definire i limiti dei villaggi in modo tale che si estendano dalla montagna alla ferrovia.

La stazione ferroviaria sarà "Porta al Parco del Piano di Magadino" e "Porta alle città", Locarno, Bellinzona, Lugano, ...

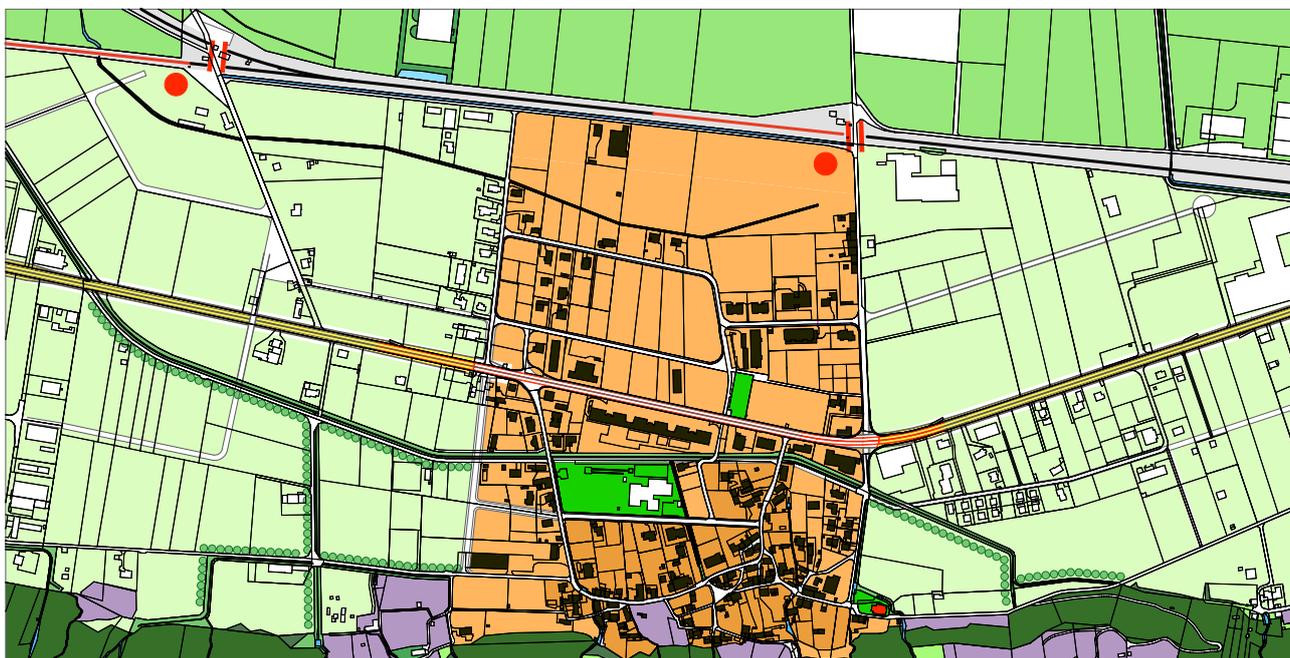
Così facendo si creano nuove relazioni, collegamenti, assi pedonali, tra la stazione ed i vecchi nuclei attorno ai quali *coagulare tessuto urbano*, costruendo case capaci di definire lo spazio pubblico, strade e piazze riservate ai pedoni, al gioco dei bambini e dei ragazzi e per questo si devono abolire le attuali Normative Edilizie obsolete.

Educativo l'esempio di Monte Carasso che da 30 anni testimonia tutto il suo valore.

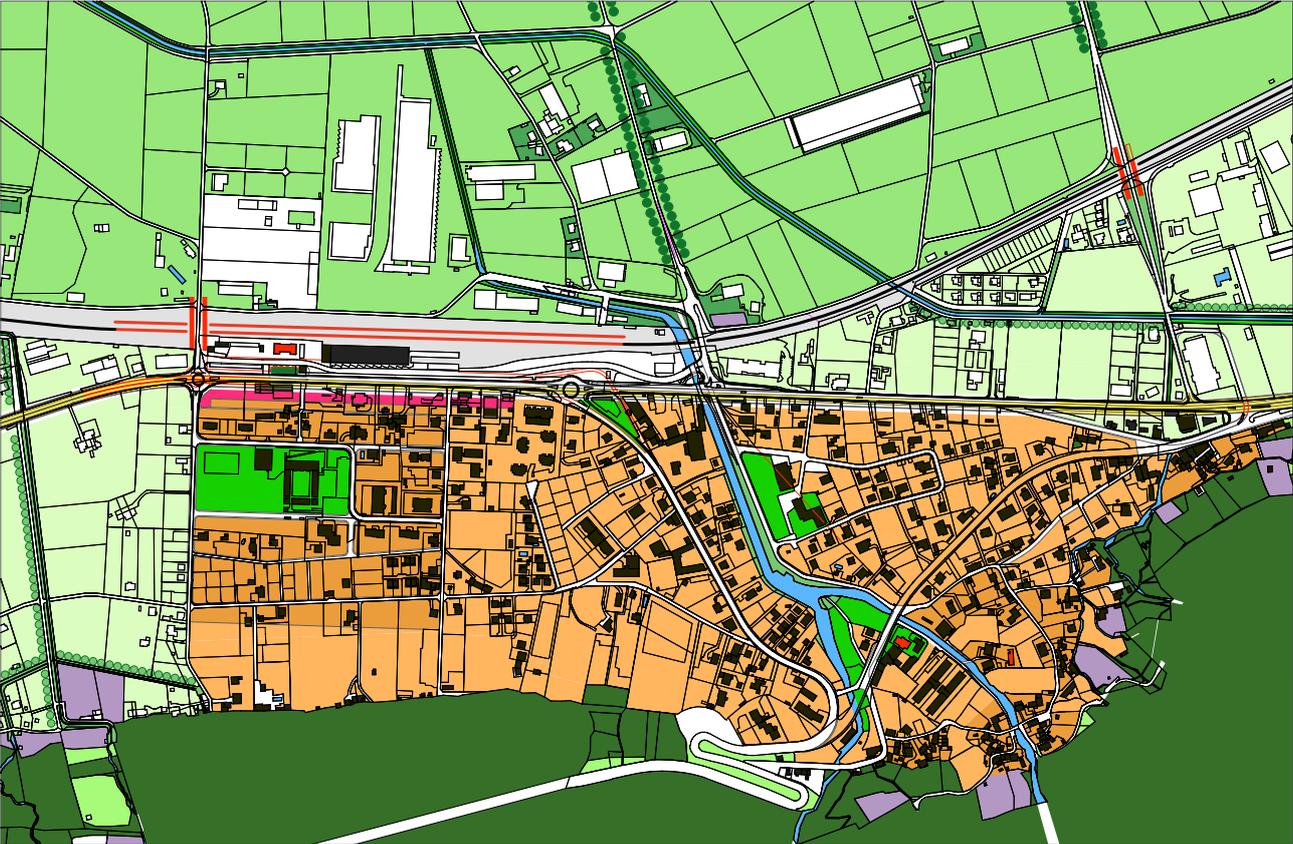
Quartino-Cadepezzo



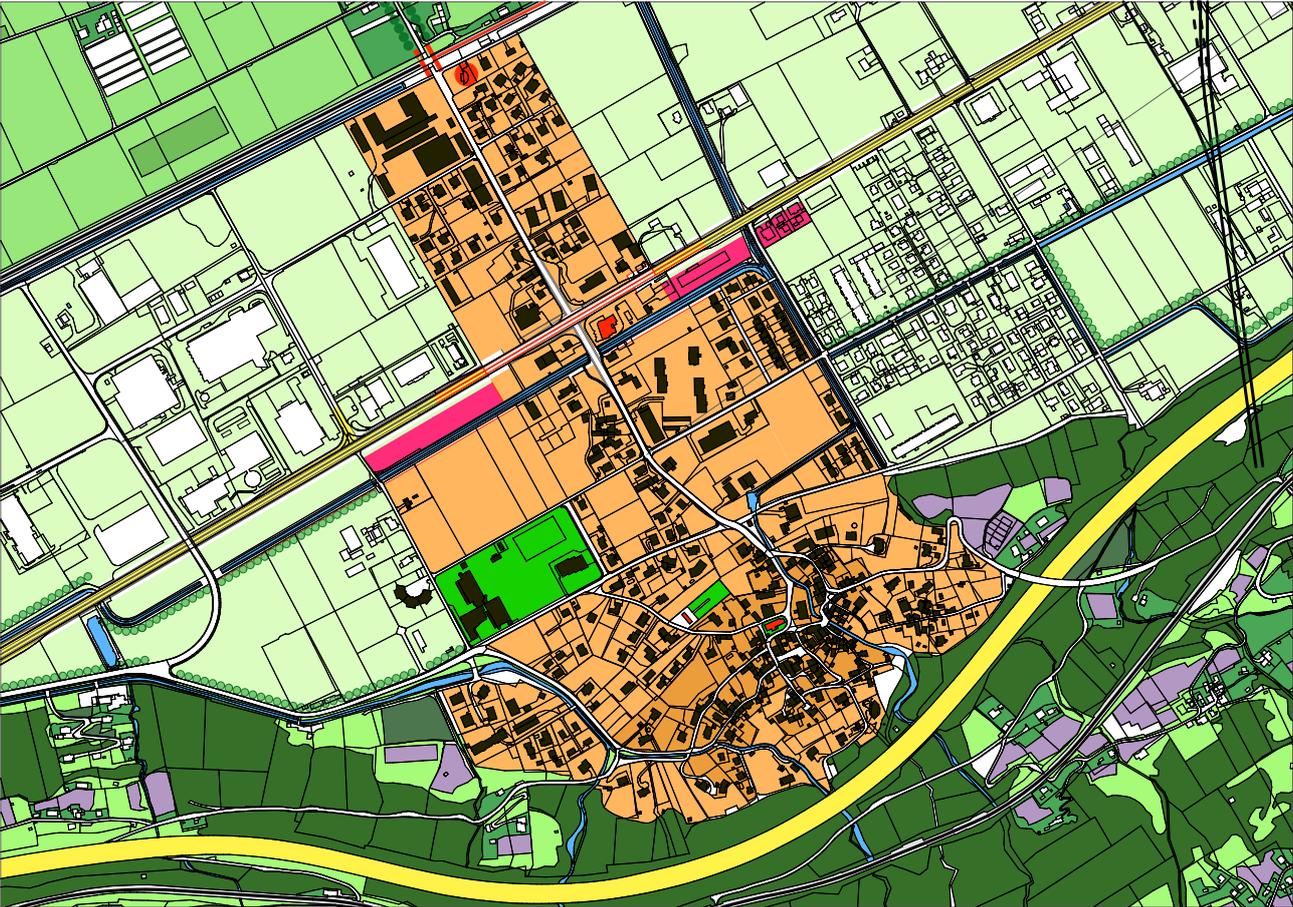
Contone



Cadenazzo



Sant'Antonino



Tra un villaggio e l'altro.

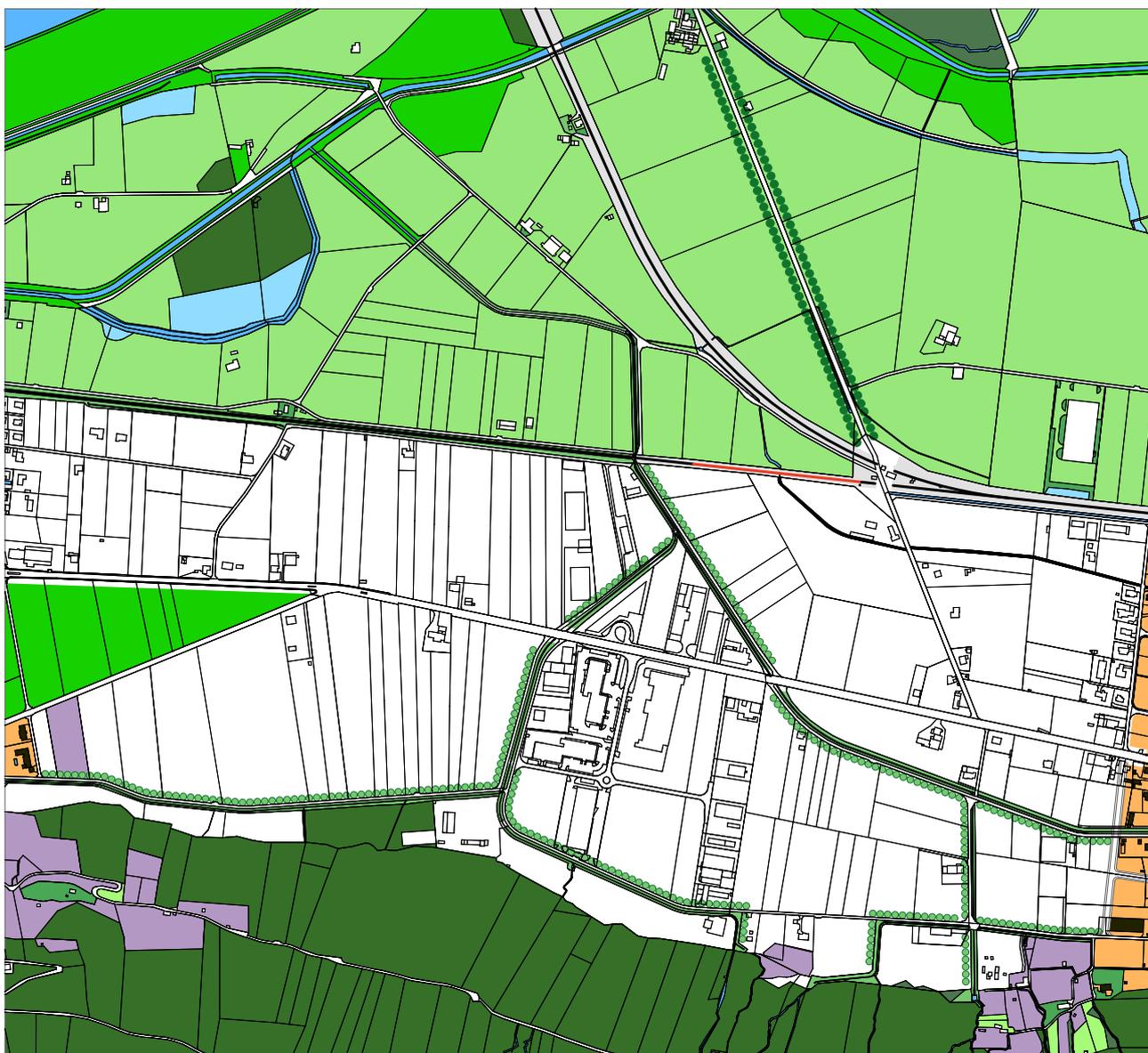
Nonostante le molte costruzioni, industriali, commerciali e della logistica, c'è ancora molto verde e soprattutto ci sono corsi d'acqua, canali artificiali che collegano i riali dal piede della montagna (anticamente riva del lago) verso il fiume Ticino, verso il lago.

Si devono riqualificare i corsi d'acqua con adeguate aree verdi e filari di alberi di prima grandezza, querce, frassini o pioppi, per caratterizzare questi importanti corridoi biologici tra la montagna ed il fiume Ticino.

Tra Sant'Antonino e Cadenazzo

Tra Cadenazzo e Contone

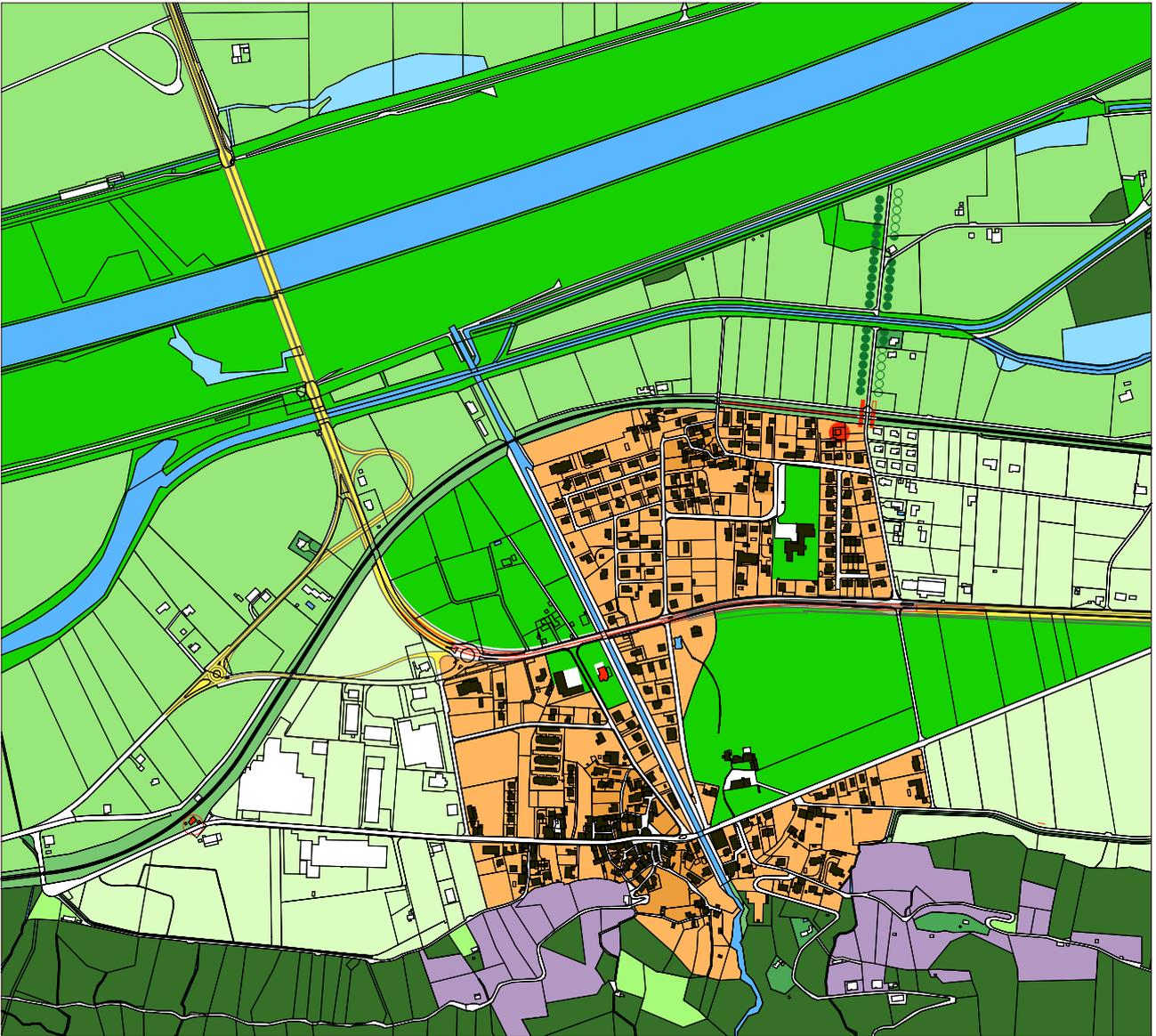
Tra Contone e Quartino-Cadepezzo



Questa lettura topografico-morfologica e questa proposta strutturale relativa alla definizione e riqualificazione dei villaggi e delle zone intermedie è la "chiave di volta" che permette la ristrutturazione della strada esistente trasformandola in funzionale strada veloce e di raccordo tra Bellinzona, svincolo autostradale sud, e la Mappo-Moretina.

Lo svincolo di Quartino.

Il nuovo svincolo di Quartino, che raccorda Locarno-Ascona da una parte ed il Gambarogno e l'Italia dall'altra, è spostato oltre la ferrovia dov'è possibile organizzare il sopra passaggio e ridurre l'impatto del traffico sull'abitato di Quartino.



Prendiamo esempio da altre città.



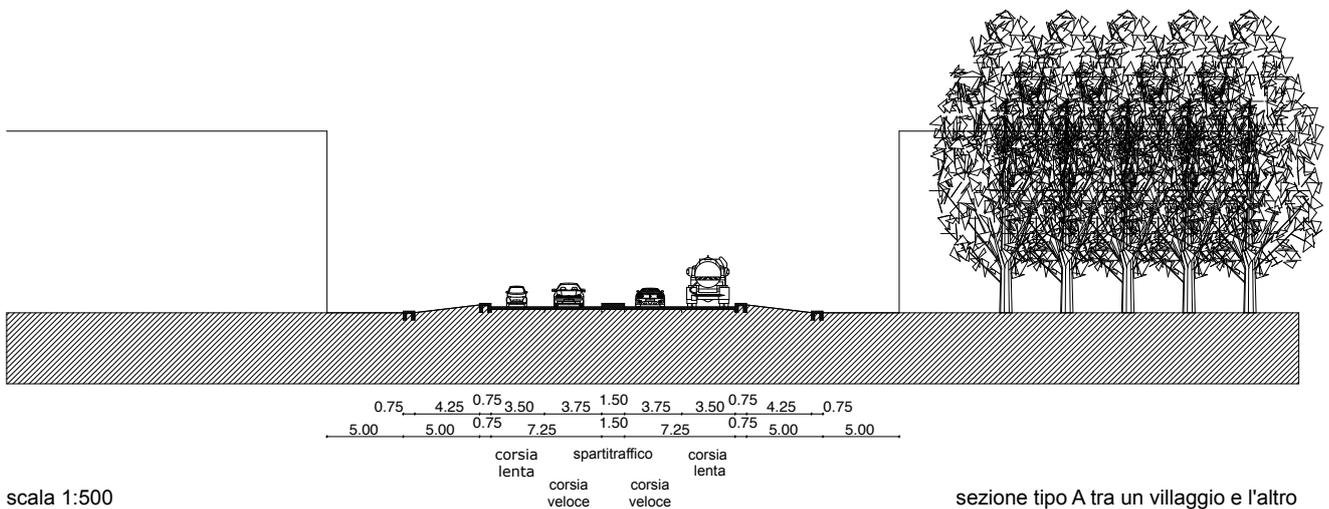
LA STRADA VELOCE

Tra un villaggio e l'altro la strada veloce viaggerà al livello del terreno.

Ai lati della strada capannoni artigianali, industriali, commerciali e della logistica, continueranno a mettere in bella mostra le loro insegne pubblicitarie proteggendo le aree retrostanti da inquinamento fonico ed atmosferico.

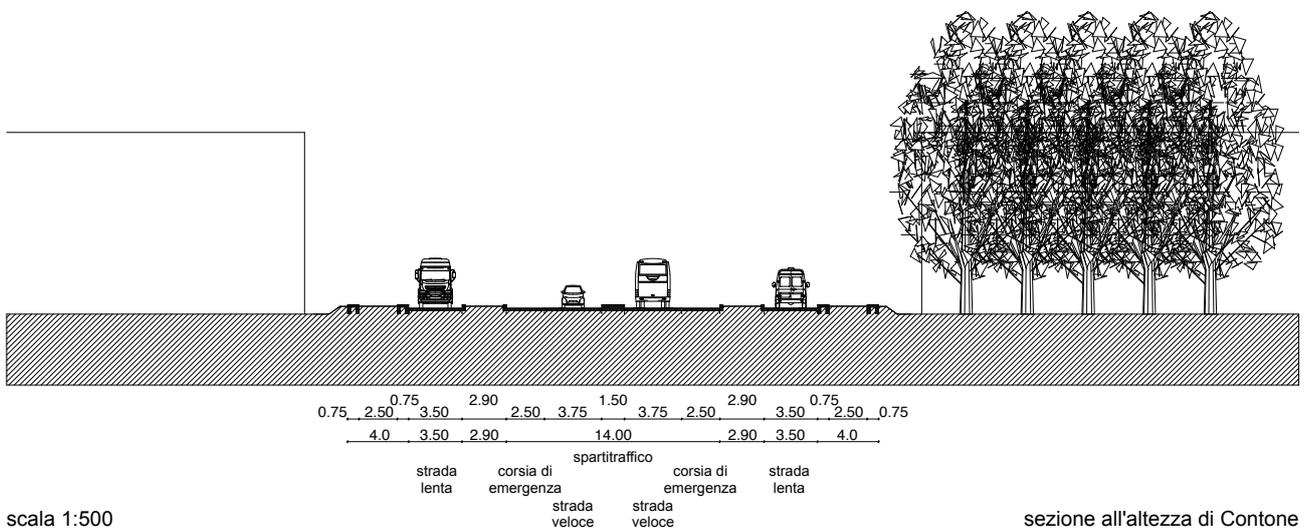
Variante 1.

4 corsie, 2 di andata, 2 di ritorno, con spartitraffico centrale



Variante 2.

2 corsie veloci, andata e ritorno, con spartitraffico centrale, con corsie di sicurezza, e con corsia lenta esterna, separata da una striscia di verde.



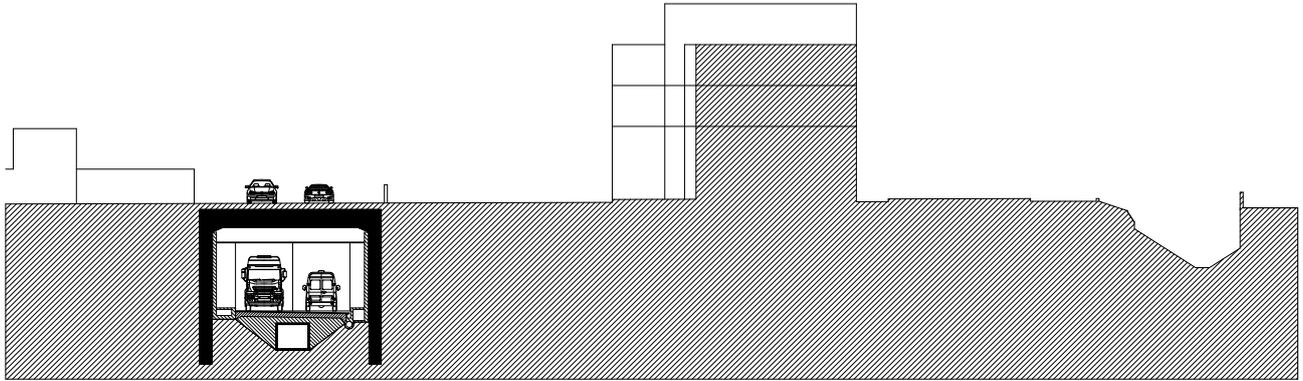
La scelta tipologica definitiva della nuova strada, tra un villaggio e l'altro, dipende da un successivo approfondimento tecnico viario.

L'ATTRAVERSAMENTO DEI VILLAGGI

In corrispondenza dell'attraversamento di Sant'Antonino, Contone, Quartino-Cadepezzo, la strada si sdoppia:

le 2 corsie centrali, veloci, scendono in galleria sotterranea,
le 2 corsie laterali, lente, restano al livello del terreno, entrano nel villaggio e diventano strade di paese.

Questa soluzione garantisce la continuità del villaggio, dalla montagna alla ferrovia, al Parco del Piano di Magadino ed assicura che in paese entra solo chi è interessato a fermarsi nel villaggio o chi vuole girare per mettersi sulla corsia di ritorno.



scala 1:500

sezione all'altezza di Contone

Cadenazzo

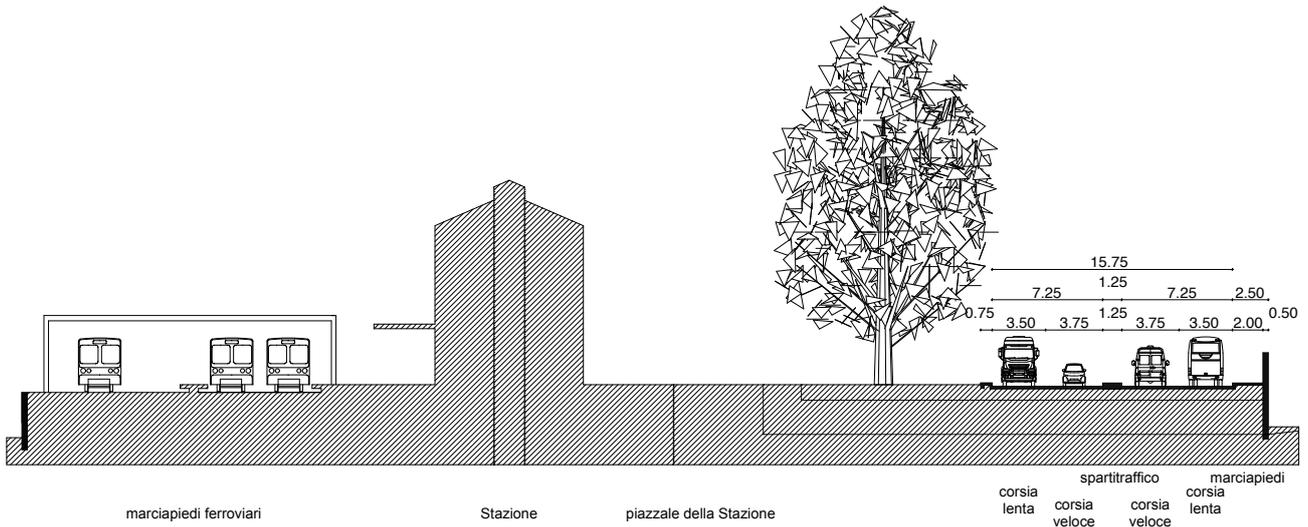
Cadenazzo rappresenta un'eccezione anche per il fatto che, presso la stazione, la ferrovia e la strada cantonale si toccano e la strada veloce coincide con il limite del villaggio verso il "Parco del Piano di Magadino"

La nostra scelta progettuale propone di far correre la strada veloce e la strada lenta (di attraversamento del villaggio) sul piano orizzontale artificiale corrispondente a quello costruito per la ferrovia e la stazione di Cadenazzo.

L'attuale rotonda ad ovest della stazione, che fungerà da raccordo ed interscambio, verrà abbassata al livello del sottopassaggio esistente che corrisponde alla quota del Piano di Magadino a nord della ferrovia. Così facendo le corsie veloci scavalcheranno la rotonda.

Edifici a carattere commerciale si affacceranno sulla strada veloce delimitando il grande piano artificiale proteggendo i quartieri residenziali da inquinamento fonico ed atmosferico.

Le zone residenziali di Cadenazzo saranno raccordate alla stazione con passaggi pedonali che passano sotto la strada veloce pur mantenendo la quota del quartiere.



scala 1:500

sezione all'altezza della stazione di Cadenazzo

Trasporti pubblici

In questo contesto i trasporti pubblici, la ferrovia in particolare, assumono un ruolo fondamentale.

Tenendo conto del fatto che in futuro i collegamenti TILO avranno una funzione e tempi di percorrenza come una „metropolitana“, si propone la costruzione di nuove stazioni ferroviarie per Cadepezzo, Contone e in corrispondenza dei forti attrattori di traffico; Sant Antonino zona Migros, e tra Quartino e Contone in corrispondenza di via Alla Monda.

Le stazioni ferroviarie saranno in posizione strategica rispetto ai villaggi ed alle zone a carattere commerciale, artigianale, industriale e della logistica e sono da valorizzare come elementi emergenti del tessuto urbano.

Con la realizzazione della galleria di base del Ceneri (2016) e della bretella di collegamento diretto verso il Locarnese a Camorino, la ferrovia assumerà una maggior importanza per i collegamenti regionali e fra le città. I tempi di percorrenza si ridurranno sensibilmente: 12 minuti da Bellinzona a Locarno (attualmente 27), 22 minuti da Locarno a Lugano (attualmente 54).

La ferrovia sarà dunque molto più concorrenziale rispetto alla strada (situazione attuale: Locarno-Lugano in auto circa 45 minuti con traffico scorrevole).

La ferrovia potrà così assorbire una maggior percentuale della domanda di mobilità, considerato anche l'attuale riparto modale con un modesto 10,3 % coperto dai trasporti pubblici, rispetto ad una media svizzera che supera il 20%.

In prospettiva, questo fatto ridurrà pure la domanda di trasporto individuale motorizzato e conseguentemente le capacità stradali necessarie per assorbirla. Possiamo ipotizzare che l'incremento di mobilità nei prossimi anni possa essere interamente coperto dalla ferrovia.

I collegamenti di sponda destra sono assicurati con linee d'autobus, come finora, ma anche in questo caso è auspicabile un miglioramento del servizio.

Percorsi ciclabili

I paesi sono collegati fra loro da un „percorso pedemontano“ che sfrutta le strade secondarie, esistenti ed antiche. Nella zona centrale del Piano i percorsi ciclabili hanno invece una funzione soprattutto di svago e turistica (visita del parco). Il collegamento fra queste due tipologie di percorsi ciclabili avviene tramite gli insediamenti che, per la loro posizione, già costituiscono un collegamento fra il piano e la montagna.

In questo progetto il traffico lento viene valorizzato, in quanto ogni villaggio è coperto da una rete di percorsi che rende piacevole e sicuro spostarsi a piedi o in bicicletta e che ha quale fulcro il collegamento con la stazione ferroviaria, da cui facilmente, e in futuro sempre più celermente, si raggiungeranno i centri urbani.