

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2010)

Heft: 2

Artikel: La strada del Piano : il progetto FAS/ATA per la variante A2-A13 Bellinzona-Locarno

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-169946>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La strada del Piano

Il progetto FAS/ATA per la variante A2-A13
Bellinzona-Locarno

Il progetto FAS – Federazione Architetti Svizzeri / ATA – Associazione Traffico Ambiente «*La strada del Piano*» rappresenta un ulteriore passo nel processo per la realizzazione del collegamento stradale veloce tra Locarno e Bellinzona. Le vicende iniziano con l'approvazione da parte del Gran Consiglio ticinese, del credito per la costruzione di un collegamento stradale denominato «Variante 95», o Trasversale del Piano di Magadino: una superstrada che, tagliando il piano, avrebbe dovuto migliorare la fluidità del traffico. La decisione, e in particolare il nuovo tracciato proposto, ha suscitato un forte dibattito che, dopo una raccolta di firme, ha condotto a una votazione in occasione della quale, il 30 settembre del 2007, la maggioranza del popolo ticinese ha rifiutato il progetto in consultazione.

Dopo questo risultato l'Autorità Cantonale ha deciso di riunire le parti coinvolte nel confronto democratico e di incaricare un team di progettazione dell'elaborazione di una serie di varianti per valutarne le differenze. La FAS – che si è sempre dichiarata «(...) sensibile ai temi dell'architettura a tutte le scale, e quindi alle questioni del territorio e della sua pianificazione.»¹ – ribadisce la propria fiducia nel confronto aperto e

per questo motivo è convinta che un progettista non possa che «(...) difendere una sola variante, quella da lui ritenuta più convincente. Con la modalità scelta dal Cantone si perde la possibilità di confrontare a livello politico più soluzioni, ognuna delle quali presentata con la più ampia dotazione di motivazioni tecniche.»²

Questo è il motivo che ha condotto la FAS e l'ATA a costituire un gruppo di lavoro coordinato da Renato Magginetti, che, su base volontaria, ha elaborato il progetto che pubblichiamo.

Il Piano di Magadino costituisce l'area pianeggiante più estesa del Cantone; il progetto si basa sul presupposto che è nostro dovere utilizzare in maniera intelligente il patrimonio, promuovendo i valori del territorio. In questo contesto viene ribadito il ruolo dell'architetto, capace di leggere il territorio come spazio fisico, morfologico e topografico e di interagire attraverso il progetto e il disegno inteso come strumento in grado di sintetizzare, mediare e risolvere le numerose questioni dello spazio territoriale.

I progetti infrastrutturali vengono riconosciuti come opportunità uniche per tentare di riqualificare luoghi già pesantemente compromessi. Alla luce di queste convinzioni il progetto propone la ristrutturazione



della strada esistente per realizzare una strada a scorrimento veloce (80 km/h) dallo svincolo di Camorino fino alla galleria Mappo-Moretina e, contemporaneamente, nel rispetto dell'uso parsimonioso del territorio e delle risorse, promuovere un disegno architettonico-urbanistico di qualità, in grado di migliorare e riscattare la qualità dello spazio di vita dell'uomo, riordinando un paesaggio che è stato trasformato senza visioni e senza cultura.

Il progetto si basa su una lettura del piano di Magadino a grande scala, riconoscendo l'unità del «Parco del Piano di Magadino», da preservare e riqualificare con le sue componenti agricole, naturalistiche, di svago, e del concetto di «Parco Fluviale» che dovrebbe estendersi dal lago fino almeno a Biasca. L'area del parco è delimitata in modo chiaro dal tracciato ferroviario che definisce anche una striscia di territorio urbanizzato, racchiusa tra le pendici delle montagne a sud, e che si estende da Giubiasco-Camorino a est fino a Quartino, a ovest. All'interno di quest'area edificata riconosciuta la presenza, ancora importante, dei nuclei dei villaggi che, con lo sviluppo più recente, si sono espansi, allungandosi verso la ferrovia, si sono sfrangiati e, con la costruzione di grandi capannoni industriali e commerciali, in pianura, tra un villaggio e l'altro, hanno perso gran parte della loro unità ed identità. Il progetto si riappropria delle regole che hanno strutturato i nuclei per ridare limiti precisi entro i quali far crescere e densificare gli insediamenti. *«I nostri avi avevano imparato a costruire le case laddove non era possibile altro; né prati, né campi, né pascoli, né boschi. Avevano imparato a costruire le case una vicina*

all'altra attorno a spazi di scambio, di magia (luoghi molto belli e strategici); una vicina all'altra per proteggersi, e dal freddo d'inverno e dal caldo d'estate, e per costruire spazio! Spazio pubblico, privato ed intimo, nei quali identificarsi, attraverso i quali, comunicare.»

Il progetto riconosce l'importanza del trasporto pubblico ferroviario e il ruolo delle stazioni che vengono considerate come porte per il «Parco del Piano di Magadino» e come occasioni per creare nuove relazioni, collegamenti, assi pedonali tra le stazioni e i nuclei attorno ai quali consolidare nuovo 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 Norme Edilizie obsolete.»*

Tra un villaggio e l'altro il progetto propone di riqualificare i corsi d'acqua con filari alberati e relative aree verdi.

Tra un villaggio e l'altro la strada veloce corre sul tracciato esistente ristrutturato e *«(...) i 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.»*



Il nuovo svincolo di Quartino, che articola i collegamenti tra Locarno-Ascona e il Gambarogno-Italia, è spostato oltre la ferrovia, dove è possibile realizzare un sopra passaggio riducendo l'impatto del traffico sul nucleo di Quartino. La soluzione proposta permette diverse tipologie o sezioni stradali, nello studio si fa cenno a due varianti: una sezione con 4 corsie, 2 di andata, 2 di ritorno con spartitraffico centrale oppure una con 2 corsie veloci, andata e ritorno con spartitraffico centrale, relative corsie di sicurezza e corsia lenta, esterna, separata da una striscia verde; ai lati della strada. In corrispondenza dell'attraversamento dei nuclei abitati la strada si sdoppia: le due corsie centrali e veloci scendono in galleria, le due corsie laterali, lente, restano a livello del terreno, entrano nel villaggio e diventano strade di paese. **ES**

Note:

1. Introduzione al rapporto *La strada del piano-progetto per il collegamento stradale A2-A13, Bellinzona-Locarno*, F. Wettstein, Presidente FAS, p. 2.
2. *ibidem*.

La strada del Piano

- Promotori** FAS Federazione Architetti Svizzeri – Sezione Ticino
ATA Associazione Traffico Ambiente
- Coordinatore** Renato Magginetti
- Gruppo ristretto** Nicola Baserga, Fabrizio Gellera
Jachen Koenz, Loris Dellea
Biagio Lepori, Franco Poretta
- Gruppo di accompagnamento** Emilio Bernegger
Caroline Camponovo
Alberto Caruso, Werner Herger
Martino Pedrozzi

In basso: ingrandimento del progetto della nuova strada nei territori (da sinistra a destra) di Quartino-Cadepezzo, Contone, Cadenazzo e S. Antonino. In giallo arancio sono indicate le aree di densificazione degli abitati residenziali, in corrispondenza dei quali la nuova strada scende in galleria, in modo da favorire l'unione dei villaggi, oggi separati in due parti dal tracciato della strada cantonale. Con un bollo rosso sono indicate le stazioni della linea ferroviaria, il cui tracciato delimita il Parco del Piano di Magadino, al cui interno si trova il Parco fluviale. Le stazioni, come quelle di una metropolitana, costituiscono da una parte la porta alla città, e dall'altra la porta verso il Parco.

A destra: dall'alto, due sezioni alternative della strada ristrutturata al di fuori degli abitati residenziali. Più in basso, la sezione della strada in galleria, in corrispondenza degli abitati residenziali.



