

La Strada del Piano

il Piano di Magadino



Committenti

- 1 FAS
Federazione Architetti Svizzeri sezione Ticino
- 2 ATA
Associazione Traffico Ambiente

Autori

- 1 Nicola Baserga, arch. FAS
- 2 Emilio Bernegger, arch. FAS
- 3 Loris Delea, arch. ETH-Z
- 4 Fabrizio Gellera, arch. FAS
- 5 Werner Herger, giornalista
- 6 Jachen Konz, arch. FAS
- 7 Biagio Lepori, arch. ETH-Z

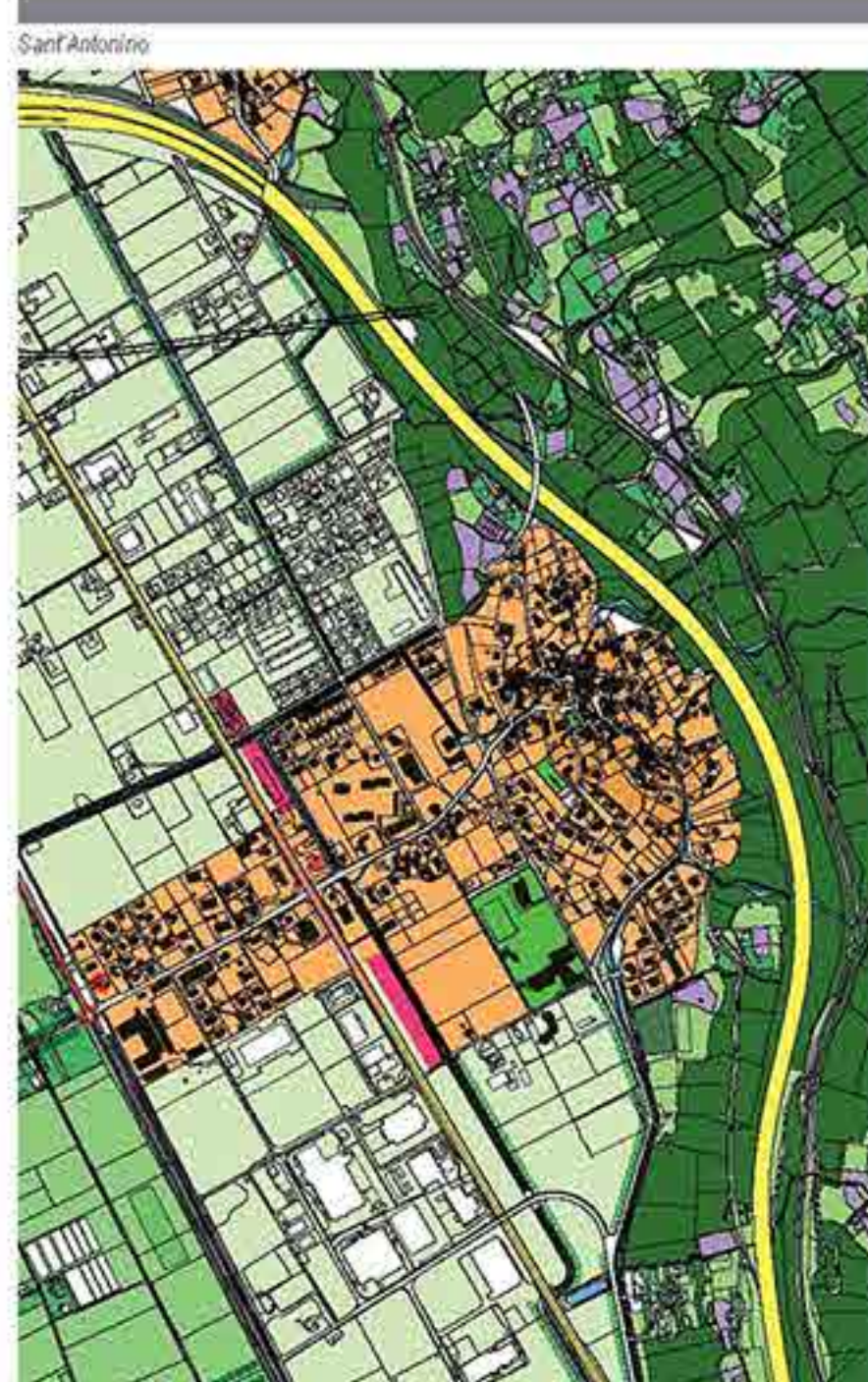
- 8 Renato Maggini, arch. FAS
- 9 Franco Poretti, arch. FAS
- 10 Gian Paolo Torricelli, geografo
- 11 Felix Wettstein, arch. FAS

Tipologia del lavoro: urbanistica

- Piano di Magadino
- Analisi topografica, morfologia ed
- Urbanistica
- Piano Direttore

Tempo previsto per lo sviluppo e la pianificazione

- 2 - 5 anni
- Durata della costruzione e della realizzazione
- 5 - 15 anni
- Costi di sviluppo e pianificazione da definire
- Costi di costruzione e realizzazione da definire



STRADA VELOCE BELLINZONA-LOCARNO

Il piano di Magadino è l'area pianificata più estesa del Canton. 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 la qualità ambientale. Convinati 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, ferrovie, 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-Moretina, ad una velocità di 80 km/h.

La Strada Cantonale, voluta dalla giovane Repubblica del Canton Ticino, è stata costruita, nel 1800, come direttrice sul piano e come circoscrizione dei villaggi di Camorino, Sant'Antonio, Cadenazzo, Contone e Quartino. Intanto il traffico veicolare è cresciuto in modo esponenziale e la vecchia cantonale rappresenta ormai una grave oscura 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 definito dalle montagne, sui versanti nord e sud, e caratterizzato dal fiume Ticino incanalato. La ferrovia definisce il Parco del Piano di Magadino ed il suo Parco Fluviale tra la ferrovia e la montagna i villaggi.

Dentro quest'area è ancora forte la presenza dei nuclei dei villaggi adagiati ai piedi della montagna, per lo più sui cori di dedizione. Nel tempo questi villaggi si sono espansi allungandosi verso la ferrovia, si sono elaborati e, con la costruzione di grandi capannoni industriali e commerciali, sulla piana, tra un villaggio e l'altro, hanno perso la loro unità, la loro identità.

Occorre riappropriarsi dei valori e delle regole che hanno strutturato questi nuclei. Ai villaggi si deve ridare limiti precisi. 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 spazi pubblici, privati, intimi, 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. Abbiamo intuito l'importanza di definire i limiti dei villaggi in modo tale che si estendano dalla montagna alla ferrovia, al Parco.

La stazione ferroviaria sarà "Porta al Parco del Piano di Magadino" e "Porta alla città", Locarno, Bellinzona, Lugano, ... Così facendo si creano nuove relazioni, collegamenti, assi pedonali, tra la stazione ed i vecchi nuclei attorno ai quali coagolare 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.

Tra un villaggio e l'altro:

Si possono costruire edifici, industriali, commerciali e della logistica. Prima però 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'Antonio e Cadenazzo
- Tra Cadenazzo e Contone
- Tra Contone e Quartino-Cadepezzo

Questa lettura topografico-morfologica e questa proposta strutturale relativa alla definizione e alla 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 Gamberoglio e l'Italia dall'altra, è spostato oltre la ferrovia ed è possibile organizzare il sopra passaggio e ridurre l'impatto del traffico sull'abitato di Quartino.

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 metterla in bella mostra le loro insegne pubblicitarie proteggendo le aree restanti 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 viano.

L'ATTRAVERSAMENTO DEI VILLAGGI

In corrispondenza dell'attraversamento di Sant'Antonio, 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.

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.

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'Antonio 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 (stazione 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 assorbita. 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 futuro il collegamento con la stazione ferroviaria, da cui facilmente, e in futuro sempre più facilmente, si raggiungeranno i centri urbani.

SINOSI DEL LAVORO

Il tema del lavoro è il riordino urbano del territorio con la ridefinizione delle aree edificabili. Una lettura topografica, morfologica e urbanistica permette di progettare una strada capace di riordinare e ridisegnare un territorio compromesso dall'espansione diffusa disomogenea e caotica.

Il risultato del lavoro è un piano che mostra come la ristrutturazione della strada esistente permette di riappropriarsi degli elementi strutturali fondanti i nostri villaggi, i nostri borghi, le nostre città storiche.

Sono gli elementi strutturali dei nostri villaggi che rispondono in modo compiuto alle necessità di uso parsimonioso del territorio delle risorse e delle energie.

Quali contributi qualitativi e quantitativi fornisce il lavoro alla riduzione degli impatti nocivi sull'ambiente (aria, acqua, suolo, ecosistemi, consumo di risorse non rinnovabili ecc.)?

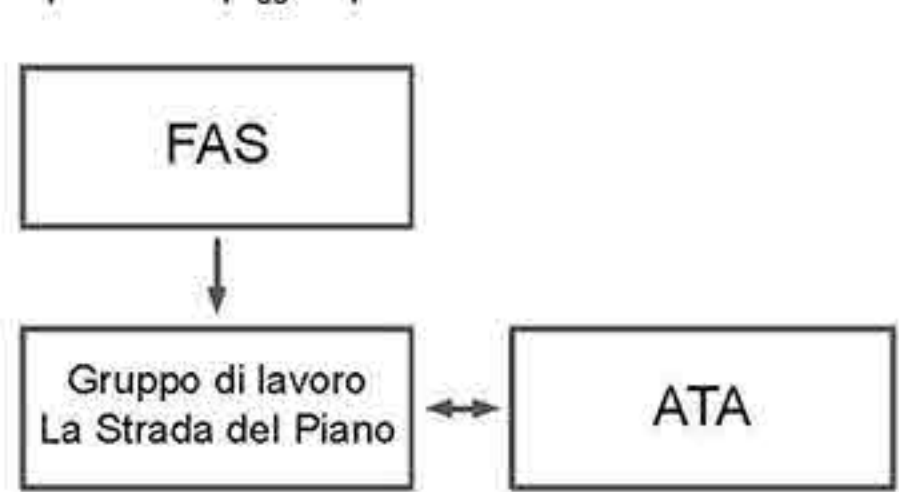
Quali ulteriori parametri e scoperte derivanti dalla realizzazione del lavoro sono rilevanti per la comprensione delle qualità dello stesso secondo i soggetti presentatori?

Ristrutturare la strada esistente è meglio che costruire una nuova. Delimitare e densificare i villaggi è meglio che costruire in modo diffuso. Concepire stazioni ferroviarie in posizione strategica riduce il traffico motorizzato. Evidenziare i corsi d'acqua e gli elementi naturalistici, tra un villaggio e l'altro, valorizza i corridoi biologici.



ORGANIGRAMMA

Visualizzazione del processo interdisciplinare e della prestazione di squadra su cui poggia l'opera



AUTOVALUTAZIONE DEI CINQUE CRITERI DEL RICONOSCIMENTO

Prestazione innovativa del lavoro

Il lavoro dimostra che una strada può essere lo strumento per costruire un nuovo equilibrio positivo del territorio.

Rilevanza e pertinenza sociale del lavoro

Integrazione degli abitanti nelle aree da densificare.



Responsabilità ecologica del lavoro

I nostri avi avevano imparato, per necessità, a costruire e a gestire il territorio in modo parsimonioso.

Capire, reinterpretare, riproporre queste dinamiche, sfruttando le potenti tecnologie e le nuove conoscenze, manifesta la responsabilità.

Performance economica del lavoro

Dal profilo finanziario l'analisi comparativa mostra che il recupero della strada esistente è in assoluto la più economica di tutte le varianti sviluppate negli ultimi anni.

Riteniamo che il nostro progetto sia realizzabile con un investimento di circa 6-700 milioni a fronte delle varianti che hanno forchette variabili tra 1'000 e 1'500 milioni.

Il progetto, proponendo l'uso del tracciato esistente e la densificazione dei villaggi, permette di ridurre lo spreco di territorio.



Prestazione culturale e qualità estetica del lavoro

Un gruppo indipendente di architetti urbanisti, non condizionato da vincoli politici, formato dalle più disparate sensibilità, che riesce a produrre visioni condivise di riqualifica territoriale, fa cultura.

Rispetto ed uso parsimonioso sono estetica.

