



Associazione per un  
Piano di Magadino a misura d'uomo

APM, Associazione Piano di Magadino  
c/o Daniele Polli  
Via Locarno 118  
6516 Cugnasco

Cugnasco, 18.07.2018

Spettabile  
Dipartimento del Territorio  
Divisione delle costruzioni  
Palazzo amministrativo 3  
Via Zorzi 3  
6500 Bellinzona

## **Osservazioni alla “Bozza verde” del Progetto generale di collegamento stradale A2-A13**

Egregio Ing. Nicola Guidotti,

L'**APM** (Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo) con il presente scritto prende posizione in merito alla consultazione sulla “bozza verde” del Progetto generale di collegamento stradale A2 - A13. La presa di posizione fa riferimento alla voluminosa documentazione e alla serata informativa del 19 giugno scorso dedicata ai membri del comitato “Via la strada dal Piano”, di cui l'APM ne era la capofila.

Conformemente allo statuto dell'Associazione le nostre osservazioni riguardano esclusivamente le questioni di pianificazione e di salvaguardia del territorio del Piano di Magadino. Salvaguardia, che secondo l'articolo 2 del citato statuto è da attuare mediante un uso del territorio rispettoso dell'ambiente e dell'uomo.

Dalla nostra prima valutazione generale riteniamo che il progetto messo in consultazione rispetti nelle grandi linee le condizioni poste dal comitato 'Via la strada dal Piano all'indomani del voto del 30 settembre 2007 e gli obiettivi formulati in seguito dalla “Conduzione politica di progetto” e confermati dall'USTRA.

Tuttavia, la metodologia adottata, a nostro modo di vedere, non è sufficientemente scientifica e non affronta l'insieme delle questioni. Inoltre, l'iter proposto per la consultazione degli enti interessati, segnatamente dei Comuni, e per l'approvazione politica appare del tutto inadeguato.

In merito alla scelta del tracciato, a parte alcuni aspetti particolari e problematici, che chiediamo di approfondire, come lo svincolo e l'accesso al portale della galleria a S. Antonino riteniamo che esso soddisfi ampiamente i criteri di salvaguardia del PdM.

Preoccupa, però il continuo aumento di traffico veicolare considerato nel modello di traffico su cui si basa l'intero progetto.

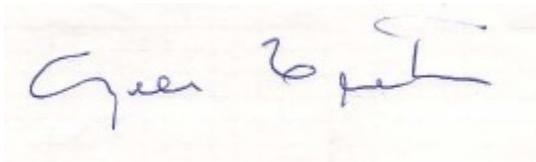
Rileviamo inoltre varie criticità nell'ambito delle misure di compensazione del territorio agricolo e della sua frammentazione fondiaria. Ci riserviamo di entrare nei dettagli delle misure di compensazione e ottimizzazione agricola, in particolare delle zone SAC, nelle varie fasi di pubblicazione successive del progetto.

Per quanto concerne i terreni agricoli coinvolti nel progetto chiediamo che sia data loro una particolare attenzione durante la fase di cantiere, onde evitare il rischio di comprometterne la qualità e renderne difficoltosa la gestione.

Ricordiamo in conclusione che, nell'ottica di una gestione sostenibile e coerente della mobilità futura, si deve dare maggiore rilevanza al traffico pubblico e al contempo diminuire drasticamente quello motorizzato. Questo anche per diminuire, o perlomeno limitare l'effetto sul PdM, delle varie fonti di inquinamento atmosferico già attualmente molto elevato e regolarmente oltre i limiti.

Con i sensi della massima stima.

Per l'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo,



*Angela Tognetti, presidente*



*Daniele Polli, segretario*



Associazione per un  
Piano di Magadino a misura d'uomo

# Osservazioni

## *dell'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo*

### alla "Bozza verde" del Progetto generale di collegamento A2-A13

#### **1. Premessa**

*La nostra Associazione sorta per salvaguardare e valorizzare il Piano di Magadino si è da sempre adoperata per contribuire alla segnalazione di problematiche riguardanti il traffico, le conseguenze derivanti dal suo incessante aumento (inquinamento ambientale e relative implicazioni su ambiente, paesaggio, agricoltura, ...) sulla più vasta zona pianeggiante del Ticino, contribuendo anche a formulare proposte, suggerimenti e dimostrandosi disponibile a partecipare a gruppi di lavoro per la ricerca di soluzioni. In particolare per quanto attinente al Piano di Magadino:*

- a) la Consultazione concetto di sviluppo del piano di Magadino indetta dal Cantone nel 1995*
- b) la consultazione sul Piano regionale dei trasporti del Locarnese e valle Maggia (PTLV) primo studio di questo genere effettuato in Ticino e che anticipò la generalizzazione dei Piani di agglomerazione (PA). Detto PTLV, il quale metteva in evidenza la necessità di contenere e ridurre la mobilità motorizzata individuale (già allora troppo elevata e causata al 70 % dai residenti nell'agglomerato), aumentando quella collettiva mediante potenziamento dei TP, mobilità lenta, riduzione dell'offerta di parcheggi. Purtroppo gli obiettivi previsti (scenario Gamma) non sono stati raggiunti come fatto osservare dal Rapporto del 2008. Anzi il TMI è in aumento non solo alla cerniera est ma anche a quella ovest, non da ultimo a causa della proliferazione di centri commerciali disseminati sul Piano di Magadino.*

#### **2. Osservazioni generali**

*Siamo fortemente preoccupati dal potenziale aumento di traffico veicolare generato dall'aumento dell'offerta costituita dal nuovo collegamento veloce che, se non gestito dovutamente, arrischia di diventare un nuovo asse di transito Nord -Sud tra A2 e A26 (Gravellona - Fondotoce) anche alla luce dell'intenzione di realizzare la galleria di circonvallazione Moscia-Acapulco ad ovest di Ascona che togliendo l'ostacolo della strettoia rende la tratta più attrattiva al traffico veicolare. Preoccupazioni d'altronde già indicate nel suddetto rapporto PTLV.*

#### **3. Nello specifico**

##### **a) Finalità**

*Concordiamo pienamente sulla necessità di intervenire onde risolvere la situazione viaria creatasi nel comparto del Piano di Magadino aderendo agli obiettivi politici di:*

- 1) migliorare la mobilità nel Piano
- 2) protezione dell'ambiente
- 3) valorizzazione e riordino territoriale
- 4) salvaguardia dell'agricoltura

*Tuttavia constatiamo che i suddetti obiettivi politici (intenti) non sono completati da obiettivi generali e obiettivi specifici relativi ai 4 campi citati.*

*Onde realizzare i nobili intenti occorre approntare una metodologia<sup>1</sup> adeguata che fa difetto.*

### **b) Metodologia**

*La costruzione di una nuova opera di trasporto (ferroviaria, stradale) modifica la struttura, apre nuove opportunità con pregi (più mobilità) ma anche difetti (maggior traffico, impatto ambientale,..)*

*Riteniamo che la costruzione della nuova strada di collegamento debba comportare una riduzione del traffico sul Piano e nel Locarnese (come già auspicato nel citato Rapporto PTLV 1995, e ribadito nel contesto del PALoc 2)*

*La costruzione di una nuova struttura di trasporto, in questo caso la strada, va affrontata seguendo una scaletta che contempli almeno i punti seguenti:*

- a) raccolta esaustiva di dati sulla situazione esistente, rilevando gli elementi di criticità.
- b) elaborazione di scenari di possibile evoluzione, valutazione e scelta di quello auspicato
- c) adozione di principi di pianificazione adeguati, vedi:
  - pianificazione dell'offerta: la mobilità individuale è limitata al raggiungimento di obiettivi qualitativi (sicurezza, rumore, inquinamento dell'aria, paesaggio- uso del territorio )
  - canalizzare il traffico la costruzione di una nuova strada deve permettere di ridurre drasticamente il traffico su altre strade e raggiungere obiettivi specifici relativi a quantità di veicoli, inquinamento aria e fonico, ma anche recupero e miglioramento ambientale e paesaggistico;
  - pianificare l'offerta di trasporto in funzione di ciò che si intende raggiungere (e non pianificazione della domanda in funzione alla richiesta di mobilità). Ciò significa che nel caso del Piano di Magadino e del Locarnese si deve ridurre il traffico motorizzato e non aumentarlo;
- d) Formulazione degli obiettivi specifici (cosa, quanto, entro quando) misurabili e verificabili;

---

<sup>1</sup> Rimandiamo al nostro citato documento del 1995

- e) valutazione costante del raggiungimento degli obiettivi onde poter introdurre i correttivi necessari.

*I documenti consultabili non affrontano o esplicitano insufficientemente i punti sopra descritti.*

*Di fatto si limitano a fornire dati quantitativi riguardanti il traffico veicolare e misure fiancheggiatrici, senza:*

- indicare la criticità della situazione attuale: a) elevata mobilità individuale, b) necessità di ridurre il quantitativo di traffico al fine di migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'inquinamento fonico e c) aumentare la sicurezza. Facciamo notare che il PTLV 1995 già segnalava la necessità di ridurre il traffico veicolare dentro l'agglomerato già ai tempi fuori norma, e che nella proiezione 2040 alla base del presente studio invece di diminuire, aumenta ulteriormente,
- distinguere a) categorie di veicoli, b) loro provenienza),
- precisare quali sono i Principi di pianificazione adottati. Appare evidente che quello adottato non è quanto auspicato della pianificazione dell'offerta, ma quello della domanda: aumenta la domanda ... si potenziano le strade (allargamenti o nuove)
- indicare obiettivi specifici (cosa , quanto, entro quando) riguardanti: a) TP e TMI; b) ambiente (inquinamento fonico e dell'aria, paesaggio)
- analizzare le conseguenze derivanti dall'aumento di offerta di mobilità sia a lunga distanza A2- A 26 ( Gravellona Fondotoce) sia del traffico nel locarnese da/verso Bellinzonese e Luganese.

#### **4. Nello specifico delle opere proposte**

##### **4.1 Tracciato**

Consideriamo lodevole, e apprezziamo positivamente, lo sforzo fatto dai progettisti nell'aver sviluppato un progetto che tiene conto degli obiettivi condivisi con il gruppo della "Conduzione politica del Progetto" e dalle condizioni poste dall'USTRA.

A parte la criticità rappresentata dell'imbocco della galleria a S. Antonino, riteniamo che la scelta del tracciato scelto, incluso lo spostamento del ponte sul Ticino, sia appropriato e ben concepito. Rimangono però alcuni dubbi sulla configurazione dello svincolo previsto per servire i Centri commerciali di S. Antonino visto nell'ottica dei tempi di realizzazione dell'opera.

##### **4.2 Traffico**

La realizzazione della nuova arteria, deve:

- consentire di modificare la gerarchia delle strade di collegamento locale tra paesi (sponda destra e sinistra)
- ridurre drasticamente il traffico di attraversamento. Quantitativi (secondo norme VSS 640.212 e 640.213) max 3-6 mila.

Dal punto di vista dei flussi di traffico, se ritenuti validi i dati pubblicati nel modello di traffico, si dovrà molto probabilmente riconsiderare la capacità della galleria Mappo-Moretina e del suo deflusso verso la rotonda a Locarno.

### **Misure fiancheggiatrici di moderazione del traffico:**

Le misure fiancheggiatrici previste lungo gli assi laterali sono auspicate, ma ritenute insufficienti e non sono collegate ad obiettivi specifici riguardanti il volume di traffico che si vuole raggiungere. I quantitativi di traffico indicati sono troppo elevati

L'esperienza negativa dell'apertura della Mappo-Moretina ci spinge a chiedere fermezza e determinazione sia nella formulazione di obiettivi misurabili, sia di misure efficaci, e sia anche nella realizzazione delle misure vincolanti per tutti i Comuni in modo da non trovarci con sorprese o misure da realizzate successivamente. Le misure fiancheggiatrici vanno estese anche all'agglomerato del Locarnese (vedi Tenero, Minusio e Muralto).

La chiusura e relativo declassamento del collegamento Cadenazzo-Gudo è una misura centrale nell'ottica di eliminare il traffico parassitario dal Piano di Magadino. Questa misura deve avere carattere vincolante e andrà attuata contemporaneamente all'apertura del collegamento veloce A2-A13.

Va inoltre assolutamente evitato un potenziamento del collegamento stradale verso l'Italia, vedi collegamento con la A26 Verbania/Gravellona Toce.

### **Nel contesto generale l'APM chiede di:**

- 1. Applicare il principio di canalizzazione del traffico sulla nuova arteria, riducendo drasticamente quello sulle strade esistenti*
- 2. vincolare sin da subito la gerarchia delle strade di sponda destra e sinistra e la chiusura del collegamento Cadenazzo-Gudo,*
- 3. formulare obiettivi specifici (quantificati e misurabili) su traffico motorizzato, traffico pubblico, traffico lento, inquinamento ambientale,*
- 4. definire i criteri di valutazione degli obiettivi e relative misure,*
- 5. potenziare le misure fiancheggiatrici di riqualifica per scoraggiare maggiormente il traffico parassitario di attraversamento su entrambe le sponde.*
- 6. estendere le misure fiancheggiatrici all'insieme dell'agglomerato del Locarnese, in particolare Tenero, Minusio e Muralto.*
- 7. impedire ogni potenziamento del collegamento verso le autostrade del Nord Italia.*
- 8. precisare il metodo di valutazione dell'impatto ambientale che deve essere globale e sistemico. Ovvero tutte le strutture già esistenti e quella nuova vanno integrate come elementi di un sistema che interagisce.*

### 4.3 Terreni agricoli / SAC

Il progetto in consultazione rispetto al progetto FAS prevede una perdita definitiva di oltre 3 ettari di terreno agricolo (compenso pecuniario previsto di oltre 1 mio di franchi). Le misure AG 1.7 e AG 1.8 sono quindi insufficienti e andrebbero potenziate e coordinate a livello Sovracomunale. Infatti, a S. Antonino è previsto lo spostamento del campo di calcio; Giubiasco e Gudo (ora Bellinzona) hanno campi di calcio e tennis all'interno del Parco del PdM; Cadenazzo pianifica lo spostamento del campo di Calcio all'interno del Parco. Le

infrastrutture sportive della nuova Bellinzona, S. Antonino e Cadenazzo andrebbero coordinate e pianificate in modo da riordinare la pianificazione all'interno del Parco del PdM e permettere un recupero delle superfici SAC perse.

***Nel presente contesto l'APM chiede:***

9 *la compensazione reale completa delle superfici SAC/agricole e la delocalizzazione delle aziende agricole toccate dal tracciato.*

10 *che siano cercate soluzioni sovracomunali per salvaguardare i terreni agricoli occupati da attività non conformi, vedi Tomasetti a Locarno Piano, ex Debrunner a Cadenazzo, Rigamonti a Contone.*

#### 4.4 Portale S. Antonino

L'uscita della galleria al portale di S. Antonino crea qualche problema, in particolare la chiusura e demolizione dell'azienda agricola della famiglia Bizzozzero.

***Nel presente contesto l'APM chiede che:***

11 *l'imbocco della Galleria al portale di S. Antonino sia ottimizzato in modo di evitare la chiusura dell'Azienda agricola Bizzozzero.*

#### 4.5 Fase di cantiere

Per quanto concerne i terreni agricoli coinvolti nel progetto sarà molto importante salvaguardarli dai pericoli di inquinamento e di perdita di fertilità.

***Nel presente contesto l'APM chiede:***

12 *che sia data una particolare attenzione ai terreni agricoli durante la fase di cantiere, onde evitare il rischio di comprometterne la qualità e renderne difficoltosa la gestione.*

### 5. Conclusioni

In sintesi: Il progetto a nostro avviso è carente e pecca sia per la sua visione positivista (la crescita quantitativa è data per scontata); sia per la sua visione statica, non dinamica dello sviluppo (il nuovo collegamento, viene aggiunto all'esistente, senza una valutazione globale dell'impatto generato da tutte le fonti esistenti, e quindi delle conseguenze), se non per l'uso fisico del territorio relativo alle strutture stesse.

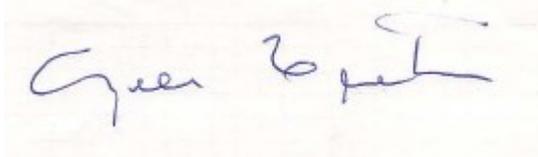
In altre parole, a parte la dichiarazione di obiettivi politici, non v'è una gestione dello sviluppo che vorrebbe significare pianificare l'offerta, secondo una serie di obiettivi rispetto a cosa si vuole per il futuro: del traffico, territoriale, ambientale, paesaggistico. Bensì solo uno sviluppo a rimorchio. Lo studio ripropone in pratica il "vecchio" e superato concetto della pianificazione della domanda (soprattutto di trasporto), senza considerare gli effetti che tale domanda produrrà (eppure gli esempi sono sotto gli occhi di tutti: autostrada, centri commerciali).

Ci riserviamo il diritto di formulare ulteriori osservazioni, nei tempi della proroga richiesta

Confidiamo nell'accoglimento delle nostre richieste e restiamo volentieri a disposizione dei progettisti per ogni ulteriore necessità di complemento delle informazioni o per approfondimenti.

Auspichiamo inoltre il coinvolgimento nostro e/o di terzi come indicato in alcune misure.

Per l'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo,

A handwritten signature in blue ink on a light-colored background. The signature is cursive and appears to read 'Angela Tognetti'.

*Angela Tognetti, presidente*

A handwritten signature in blue ink on a light-colored background. The signature is cursive and appears to read 'Daniele Polli'.

*Daniele Polli, segretario*

*Cugnasco, 18 luglio 2018.*

Allegato: APM - Consultazione concetto di sviluppo del piano di Magadino, 10 luglio 1995

ASSOCIAZIONE  
PIANO MAGADINO  
A MISURA DUOMO

Lodevole  
Dipartimento del territorio  
sezione della pianificazione urbanistica  
6500 Bellinzona

Cadenazzo, 10 luglio 1995

### **Consultazione concetto di sviluppo del piano di Magadino**

Egregi signori,

vi ringraziamo innanzitutto per averci offerto l'occasione di presentare le nostre osservazioni sul "Rapporto di progetto" concernente l'oggetto sopra indicato.

A proposito osserviamo quanto segue:

il documento sottopostoci è diligente, estetico, ben presentato, pulito. Il contenuto lascia qualche perplessità in merito alla metodologia adottata, a nostro modo di vedere. non sufficientemente scientifica. Infatti viene dato per scontato l'inserimento sul Piano di tre nuove strutture: aeroporto, autostrada Giubiasco - Locarno la linea Alptransit e la sua stazione. Inoltre, l'iter proposto per la consultazione degli enti interessati, segnatamente dei comuni, e per l'approvazione politica appare del tutto inadeguato.

#### **1 Osservazioni generali**

##### **a) Il modello di pensiero.**

Il concetto a nostro avviso è carente soprattutto :

- per la sua visione positivista: la crescita quantitativa è data per scontata, il futuro non può essere che migliore del presente.
- per la sua visione statica, non dinamica dello sviluppo: le tre nuove strutture (aeroporto, autostrada, Alp-Transit) vengono aggiunte all'esistente, senza una valutazione globale delle loro impatti (e quindi delle conseguenze), se non per l'uso fisico del territorio relativo alle strutture stesse.

In altre parole non v'è gestione dello sviluppo che vorrebbe significare pianificare l'offerta, secondo una serie di obiettivi rispetto a cosa si vuole per il futuro (non solamente territoriale, ma anche politico, economico, sociale, ambientale) e quindi priorità chiare, indirizzi fermi. Bensì sviluppo a rimorchio, paragonabile al rischio della navigazione a vista in un mare irto di scogli, con la nebbia fitta.

Lo studio invece ripropone il "vecchio" e superato concetto della pianificazione della domanda (soprattutto di trasporto), senza considerare gli effetti che tale domanda produrrà (eppure gli esempi sono sotto il naso: autostrada, centri commerciali).

**b) Sulla metodologia**  
**Il movente del riordino**

L'idea del "riordino" territoriale che sembra essere la molla del rapporto, è seducente. Data la situazione esistente lo spazio per un riordino è in realtà estremamente ridotto. Ciò che è facile prevedere sui piani, risulterà in ogni caso estremamente difficile, se non impossibile, da realizzare concretamente.

Il riordino dovrebbe scaturire invece da una visione sul proprio futuro (cosa vogliamo) che scaturisce dalla propria storia (aspetto culturale) e dal presente, prendendo seriamente in considerazione tutti i problemi attuali del Piano. In tal senso il piano si caratterizza per:

- disordine funzionale, ossia l'organizzazione delle infrastrutture e delle attività;
- uso irrazionale e ineconomico del territorio e la mancanza di chiaro disegno urbanistico per l'insieme del territorio del Piano; (distorsione delle strade cantonali dalla loro funzione di strade di grande transito, ridotte a pericolose e dannose strade di servizio dei fondi; indici di sfruttamento e di occupazione inadeguati, separazione esasperata delle funzioni nelle singole zone, ecc.
- limitatezza del territorio
- inquinamento fonico, dell'aria e dell'acqua grave, addirittura gravissimo in alcuni punti, dovuto specialmente alla suddetta distorsione della funzione delle strade cantonali.

**Metodologia auspicata**

Dal punto di vista metodologica l'iter auspicato dovrebbe contenere perlomeno le fasi seguenti:

- a) Situazione attuale del Piano: (il cosiddetto IST - Zustand) con l'elenco dei problemi riscontrati: situazione dell'uso del territorio, dell'inquinamento, del traffico, ecc.. In particolare devono essere esaminati e valutati tutti gli aspetti dell'attività umana: elementi geografici, economici, sociali, politico-amministrativi.
- b) Dalla valutazione di detti aspetti devono poi derivare:
  - gli obiettivi (cosa si vuole per il futuro: dimensioni del sociale, finalità economiche, politiche, ambientali, ecc)
  - la definizione di criteri per la scelta e la valutazione delle proposte o scenari: in tale senso ci sembrano prioritari:
    - usare il suolo con ordine e misura,
    - preservare al massimo il territorio,
    - risanare la situazione ambientale, conformemente alle ordinanze federali sulla materia,
    - esaminare l'impatto ambientale generato da ogni singolo intervento e dall'insieme degli interventi.

Qualsiasi opzione di sviluppo che non consideri tali criteri comporta a medio-lungo termine uno deterioramento progressivo e irreversibile per l'insieme del territorio, con gravissime ripercussioni sull'ambiente in generale e l'uomo in particolare, economia compresa.

- c) sviluppo di scenari e/o varianti che realizzino gli obiettivi in considerazione dei criteri adottati.
- d) ponderazione dei singoli scenari e/o varianti con attenzione particolare sulle ripercussioni, cioè vantaggi e inconvenienti  
In particolare:

- verifica degli interessi toccati,
- valutazione degli interessi verificati, considerando segnatamente la compatibilità con lo sviluppo territoriale auspicato e con le implicazioni possibili,
- tener conto di tali interessi nel migliore modo possibile, sulla base della loro valutazione, conformemente a quanto prescrive l'art. 3 dell'Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio.

## 2 Valutazione del progetto

Secondo l'ordine di quanto abbiamo precedentemente esposto, rileviamo quanto segue:

### 2.1 Sotto l'aspetto formale

**a) E' totalmente assente un'analisi della situazione attuale, ossia l'elenco dei problemi esistenti: situazione dell'uso del territorio, dell'inquinamento, del traffico, ecc..** In particolare non è stata fatta nessuna valutazione dell'importanza economica ed anche ambientale dell'attività agricola esistente.

**b) Non sono specificati gli obiettivi economici, politici, e ambientali** che il concetto di sviluppo intende perseguire; piuttosto che obiettivi si propongono provvedimenti, specie la costruzione di nuove strade, dell'aeroporto, della stazione Alptransit.

**c) Non sono specificati i criteri per la scelta e la valutazione** della proposta formulata.

**d) Il concetto di sviluppo si limita a presentare una sola soluzione.** A questo stadio della procedura appare invece indispensabile la presentazione di tutte le varianti possibili, permettendo agli organi che devono prendere le decisioni di valutare con piena cognizione di causa tutti gli aspetti territoriali, economici, finanziari, ambientali, sociali e istituzionali del problema.

In particolare per quanto concerne il collegamento A13- N2 il Gran Consiglio aveva esplicitamente raccomandato al Consiglio di Stato affinché fossero studiate e presentate tutte le varianti passibili (confronta verbale G.C., sessione autunnale 1986, pag 1436 e seguente e pagina 2021 e seguente).

**L'assenza di soluzioni varianti non permette ai Comuni e agli enti interessati di formulare osservazioni obbiettive, non da ultimo le implicazioni di ordine finanziario e istituzionale** (competenze esecutive, di gestione, ecc.).

Non si vede infine come il Consiglio di Stato possa approvare le scelte pianificatorie come specificato a pagina 41 del rapporto, in totale assenza delle suddette indicazioni.

### 2.2 Sotto l'aspetto materiale

**a) Rileviamo che più della creazione del Parco fluviale, si tratta semmai di valorizzare quanto già esiste.**

Non riteniamo che a tal fine debba esser ulteriormente sacrificato territorio pregiato mediante la creazione di nuove infrastrutture per il tempo libero. Nella regione del locarnese e bellinzonese esistono ampi territori che presentano tutte le caratteristiche per essere valorizzati per il turismo e per le attività sportive mediante adeguati strutture e provvedimenti di protezione.

**b) Il collegamento veloce A13- N2 è molto pericoloso per lo sviluppo economico e socio-culturale del locarnese e del bellinzonese**, non solo perché idoneo a generare nuovo traffico, ma pure perché sposterebbe l'insediamento produttivo e per l'acquisto nella zona del Piano di Magadino, a detrimento dei commerci segnatamente di Locarno, Bellinzona e dintorni, come prospettato dall'architetto Güller nell'ambito del Piano dei trasporti del locarnese. Il collegamento, così come previsto, comporta un grandissimo sacrificio di territorio pregiato senza risolvere, anzi con il tempo aggravandoli, i problemi di ordine ambientale ( aumento del traffico , ecc)

Prima di prospettare la costruzione di nuove strade è opportuno verificare la possibilità di risanamento di quelle esistenti. Subordinatamente dovrebbe essere studiata la possibilità di collegare l'A13 con la strada del Monte Ceneri come prospettato in sede di discussione parlamentare sul Piano viario del locarnese (confronta verbale del G.C. citati). Più subordinatamente ancora, chiediamo che venga adottata la soluzione di aggiramento in galleria di Cadenazzo e Contone.

**c) Aeroporto: una struttura del genere nel locarnese non è necessaria**, e non è determinante per lo sviluppo della regione. Per i bisogni del Cantone l'aeroporto di Agno è più che sufficiente. Oltre ai costi di costruzione e di gestione esso avrebbe per effetto di creare nuovi e consistenti inconvenienti per tutta la regione: aumento traffico, rumore, inquinamento. Va tenuto conto dell'alto valore turistico del locarnese, che può esser mantenuto solo salvaguardando la tranquillità e il valore paesaggistico del Piano di Magadino.

**d) Stazione Alptransit:** nel concetto vi è un'area riservata all'eventuale edificazione dell'opera, che al momento non è decisa; la sua realizzazione arrischia di avvenire in tempi non brevi, ciò nondimeno siamo dell'avviso, pure sostenuto dall'architetto Güller, che la decisione della costruzione di una stazione vada valutata seriamente a causa dell'impatto globale sull'intero Piano di Magadino, in particolare al sacrificio ulteriore di terreno prezioso, agli insediamenti di servizio complementari, all'enorme traffico indotto. Senza tali studi e valutazioni non è possibile entrare nel merito.

Distinti saluti

Per l'associazione Piano di Magadino a misura d'uomo  
il presidente

Renzo Cattori

**Copia** per conoscenza:

- Comuni del Piano di magadino
- Buwal - Berna