

Sul piano si gioca a fare i furbi

Fabia Bottani

Variante 95, panoramica I e II, variante 98, A13 in galleria: roba da far perdere la testa anche ai più preparati. Sono queste, le principali e note varianti autostradali prese in considerazione negli ultimi anni per l'attraversamento veloce del piano di Magadino. La legge di Darwin-Borradori ha per ora lasciato in vita solo la variante 95 (V95), quella che taglierebbe in due il piano a discapito di ettari di terreno e di flora e fauna di importanza nazionale. Il parlamento ha votato il credito per la sua realizzazione ma oltre 15 mila firme hanno detto che sarà il popolo a decidere. A settembre si vota infatti sul referendum. Nell'attesa è bene fare qualche precisazione a fronte della memoria corta e della "sbadataggine" di qualcuno...

Colpo di spugna sulla 98

Una prima valutazione sul futuro del piano di Magadino fu lanciata nel 1993 dando vita, due anni più tardi a quella che tutto oggi conosciamo come variante 95. Un'autostrada che permetterebbe di collegare Locarno all'autostrada A2 passando attraverso i terreni agricoli del Piano. Una proposta che guadagnò in fretta l'antipatia di associazioni ambientaliste e contadine. «*Erano in molti a non voler distruggere il piano in quel modo, così numerosi e motivati da chiedere al cantone una soluzione diversa. E il cantone rispose con la creazione di un gruppo di lavoro composto dai contestatari e dai rappresentanti dei comuni coinvolti*» racconta **Gian Paolo Torricelli**, presidente dell'Associazione traffico ambiente (Ata), sezione Ticino che prosegue «*Fu lanciata una procedura di negoziazione attiva. Il frutto di tanto lavoro fu la variante 98 che partendo dalla rotonda di Quartino seguirebbe la linea ferroviaria per poi immettersi, (con alcune modifiche) sul rettilineo di Cadenazzo*». «*È estremamente scandaloso che il governo ignorò tutto il lavoro compiuto dalle associazioni e il largo consenso che trovammo attorno alla nuova proposta. Ci sentimmo presi in giro quando il governo scartò la V98 senza darci una vera ragione*» ricorda **Fiamma Pelossi** che a nome dell'Associazione dei consumatori (Acsi) prese parte al gruppo di lavoro. «*L'unica giustificazione che ci fu data fu la forte opposizione sollevata dagli abitanti di Cadepezzo. In sostanza fu data più importanza all'uomo che alla flora e la fauna. Non si ebbe il coraggio di ammettere l'intento ufficiale di volere la 95 per servire – e così poi ampliare – l'aeroporto*» commenta **Renzo Cattori**, contadino, allora presidente dell'Associazione per un piano di Magadino a misura d'uomo. «*Allora dimostrammo la nostra opposizione in sella ai nostri trattori percorrendo il futuro tracciato della variante 95 fino a Bellinzona. Questo era il massimo che allora si poteva fare dal punto di vista giuridico: ma in quell'occasione ci eravamo promessi di volerci opporre in tutti i modi alla variante 95. E appena è stato possibile abbiamo lanciato il referendum*».

«*Gli abitanti di Cadepezzo sono già confrontati con il passaggio della ferrovia, in particolare treni merci notturni. La V98 seguirebbe le rotaie a un livello inferiore, in trincea, beneficiando così di una "barriera", quella della ferrovia, che annienterebbe i rumori. Il passaggio autostradale non avrebbe dunque portato rumori supplementari a un centro abitato allora composto solo da pochissime case (oggi tappezzato di villette a causa di una cieca pianificazione edilizia concessa dal cantone)*». Ma da un giorno all'altro, complice una riunione animatissima (secondo alcuni architettata ad arte) tra il ministro e gli abitanti di Cadepezzo, con un colpo di spugna Borradori eliminò la 98. «*Questo fu un iter democratico, come oggi sostiene Borradori? Forse è un iter legale ma di democratico ha ben poco*», commenta Torricelli.

Nulla è già federale

Scartata la V98 e poi anche la "A13 in galleria" (con uno studio di fattibilità alibi guidato da Borradori già conscio di "vincere" visti i maggiori costi della strada in galleria rispetto alla V95) la scheda di piano direttore contenente il collegamento A2-A13, correlata dal "contentino" del parco del piano venne presentata e approvata dal parlamento nel 2003, e dal Dipartimento federale dell'ambiente nel 2005. Ed è questa "benedizione" a far dire a non pochi locarnesi che se la V95 non si farà si perderanno tutti i sussidi federali. «*Falso! La scheda è solo una variante pianificatoria; non c'è ancora nessun concetto esecutivo, né tanto meno un progetto di massima. Solo a quel momento Berna si esprimerà sui finanziamenti. Per ora abbiamo solo zone di pianificazione che contengono il tracciato pensato, ma nulla di consolidato. E non è nemmeno vero che la V95 è già iscritta nella lista delle strade di importanza nazionale. La decisione definitiva verrà presa da Berna non prima del 2010*» afferma il presidente Ata. «*Realizzare un'altra strada è ancora possibile*». E se anche la V95 dovesse essere approvata dal popolo, non dobbiamo dimenticare che la zona è costellata da biotopi di importanza nazionale: per distruggerli e fare spazio alla strada si dovrà passare attraverso numerosi ricorsi.

La strada perfetta non esiste

Ma la V95 è la peggiore che si potesse scegliere. Anche dal punto di vista del piano di risanamento dell'aria è la

meno opportuna. Per andare da Locarno a Lugano occorrerà praticamente compiere la strada due volte, di cui una in salita con almeno 10 chilometri "in esubero". Se per ogni chilometro un'auto di media grandezza produce 200 grammi di Co2, in dieci chilometri... E i camion? Resta da chiedersi perché Borradori ci tenga tanto a portare avanti la variante più conflittuale.

Ma Leuenberger fa chiarezza

«La Confederazione ha preso una decisione di principio di iscrivere il collegamento nelle strade di importanza nazionale. Se si cambierà la variante questa dovrà soddisfare gli stessi requisiti. Ne va del finanziamento federale» ha recentemente affermato in un'intervista Riccardo De Gottardi, capo della Divisione dello sviluppo territoriale del Cantone, cui ha fatto eco Diego Erba, municipale di Locarno secondo cui «la strada è stata sottoposta a approfondimenti cantonali e federali riservandole i crediti e poi denominandola strada di interesse nazionale».

In realtà il collegamento A2-A13 è stato approvato dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (Datec) con la riserva della decisione federale per il riconoscimento dell'importanza nazionale (attribuzione alla rete di base o a quella complementare delle strade nazionali). Quindi l'approvazione della variante 95 da parte della Confederazione è un fatto tutt'altro che acquisito. Lo sarà solo se e quando il Parlamento federale avrà inserito il collegamento nel novero delle strade nazionali. E questo quando accadrà? «Decisioni in questo senso non sono da attendersi prima del 2009/2010», firmato **Moritz Leuenberger**. Il capo del Datec fa questa affermazione in una lettera indirizzata a Eva Feistmann, e di cui area ha una copia. La militante per la difesa del Piano di Magadino aveva sollecitato Leuenberger, preoccupata per l'impatto che la V95 avrà sul territorio. La risposta di Leuenberger è datata 8 giugno 2007.

Nella sua lettera Leuenberger spiega che «la Confederazione è cosciente dell'alto valore ecologico della zona. Per questo, nell'ambito della procedura di approvazione del Piano comprensoriale del piano di Magadino, che è parte integrante del Piano direttore cantonale, la Confederazione ha fatto dipendere la realizzazione del progetto stradale dallo sviluppo e dall'implementazione di diverse misure a favore della natura e del paesaggio».

Traduzione: fosse stato soltanto per il Cantone, le misure fiancheggiatrici a tutela dell'ambiente potevamo anche sognarcele, come per il Piano dei trasporti del Luganese.

Leuenberger spiega poi che la competenza per la realizzazione del collegamento Bellinzona-Locarno è oggi del Cantone. Ma il Consiglio federale ha già incaricato un anno fa l'Ufficio federale delle strade di preparare il passaggio di competenze dal Cantone alla Confederazione. Passaggio che però dev'essere deciso dal Parlamento, e questo non accadrà prima del 2009 o del 2010. Formalmente dunque le possibilità d'intervento della Confederazione sono oggi ancora limitate. Tuttavia, in vista del passaggio di consegne, già oggi è stato deciso di coinvolgere maggiormente la Confederazione nei prossimi lavori pianificatori, integrando funzionari dell'Ufficio federale dell'ambiente e dell'Ufficio federale delle strade nel gruppo d'accompagnamento della pianificazione e della progettazione della strada «i rappresentanti della Confederazione garantiranno che sia le questioni ambientali che gli interessi della Confederazione nella realizzazione della rete di strade nazionali siano considerati in maniera adeguata nella concretizzazione del progetto», conclude Leuenberger.

Sarà la superstrada dello shopping

Oltre vent'anni fa sul piano di Magadino ci fu una prima fase di costruzione commerciale con l'arrivo di Migros e Mobili Pfister in particolare. Progressivamente fecero poi capolino altri negozi di più piccole dimensioni ma che, nell'insieme, sono venuti a pesare sia a livello pianificatorio sia di traffico. Più recentemente, con l'arrivo del gigante Obi e del nuovo centro Coop a Tenero, sul Piano si è riaperto lo sviluppo di centri commerciali di grandi dimensioni che affiancano e affiancheranno le realtà antecedenti. Rientrano in questa categoria il centro Hornbach previsto a Riazzino o il centro Manor ormai quasi a tetto a S. Antonino (licenza edilizia in un primo momento condizionata ad una clausola "no food" poi venuta meno). O ancora la mastodontica superficie commerciale progettata a Contone. Per realizzare questo progetto è necessaria una modifica del piano regolatore, modifica per altro già approvata dal consiglio comunale di Contone anche se il tutto si è per ora arenato a seguito di un preavviso negativo da parte del cantone in materia di pianificazione. Ma i ben informati giurano che i promotori e autorità comunale non abbandoneranno tanto facilmente il progetto. Ma vi è di più. A S. Antonino già è pubblicizzato sul posto un nuovo progetto di Immodomus, con superficie di vendita di grandi dimensioni. Sul Pian Scairolo e a San Martino, peraltro sottoposti a un blocco cantonale alle nuove costruzioni, assistiamo intanto ad una fase di saturazione che spinge ogni nuova iniziativa commerciale direttamente sul Piano di Magadino, nuovo terreno di conquista. Non sono in pochi a voler battezzare la V95 "superstrada dei supermercati": un tracciato di strada non tanto pensato per i Locarnesi ma piuttosto per i supermercati e gli speculatori immobiliari. La prospettiva è incoraggiante. Del resto lo stesso Borradori è solito ricordare che «il fenomeno di Grancia e Mendrisio ci è sfuggito di mano perché l'economia corre più veloce della politica e degli strumenti pianificatori» un'ammissione che lascia ben intendere che una volta realizzata la 95 anche lì il fenomeno commerciale correrà più veloce delle autorità. E quando si cercherà di intervenire sarà troppo tardi. Senza dimenticare che quando i terreni lungo la superstrada (se mai si farà) saranno saturi, basterà poco spostarsi verso il centro del piano, rosicchiando i terreni ormai "accerchiati" dall'autostrada e dalla ferrovia, per continuare a costruire.