

Collegamento A2 – A13 + Semi-svincolo di Bellinzona

Variante sulla sponda destra del Piano di Magadino

Enrico Geiler, Camorino

Negli anni '60 a Bellinzona l'autostrada fu "buttata" sul lato destro del fiume, ovvero sulle terre di Carasso, per far posto alla tangenziale (nota anche come "strada espresso Castione-Camorino") sulla sponda sinistra. Successivamente questa tangenziale fu abbandonata per l'opposizione +o- occulta dei proprietari terrieri della sponda sinistra del fiume, sostenuti dal PLRT anche in Gran Consiglio. Il progetto fu poi riesumato in altre forme ma sempre si arenò per le opposizioni dei proprietari terrieri. Ora da decenni e per i prossimi decenni tutto il traffico locale è obbligato a scorrere lungo l'unico e trafficatissimo asse Nord-Sud del Bellinzonese, ossia l'asse Arbedo - via S.Gottardo - Viale Portone - via Franco Zorzi - piazza Grande di Giubiasco - svincolo di Camorino. Enorme la perdita di tempo quotidiana per i Bellinzonesi causa questa scelta sciagurata. Vorrebbero porvi rimedio con un semi-svincolo lungo l'autostrada, in via Pierino Tatti. Questa è la soluzione della disperazione che non risolve il problema del traffico interno tra Bellinzona Nord e Bellinzona Sud. Inoltre il semi-svincolo devierebbe una parte del traffico autostradale sulla cantonale di sponda destra attraverso gli abitati di Monte Carasso, Sementina, Gudo, Cugnasco, Riazzino - o Carasso e Gorduno. Peggio ancora se un giorno il semi-svincolo diventasse uno svincolo intero. Metaforicamente creare il semi-svincolo in Via Tatti sarebbe come voler riempire una bottiglietta della birra utilizzando un idrante dei pompieri. Infatti, senza la creazione di opportune strade che canalizzerebbero il traffico in entrata da via Tatti verso la parte Nord della città, questo traffico andrà ad intasare via Tatti e via Zorzi paralizzando di fatto l'asse viale Portone - via Motta - Giubiasco. L'idea di limitare la valanga di veicoli in entrata bloccandoli in un posteggio in via Tatti è aleatoria, dato che l'attuale posteggio è già oggi insufficiente e che molti veicoli sono diretti verso la parte Nord di Bellinzona. A ciò si aggiunge la presenza del nuovo edificio del Dipartimento del Territorio in via Zorzi, l'esistente edificio delle Assicurazioni sociali e gli edifici previsti in via Tatti e dintorni. Con il previsto semi-svincolo è probabile anche la formazione di colonne di veicoli fermi in attesa di entrare in Bellinzona, colonne che facilmente si formeranno anche sulla corsia sud-nord dell'autostrada (vedi svincolo di Mendrisio).

Da notare che l'agglomerato di Bellinzona è diviso urbanisticamente in due parti (una parte Nord e una parte Sud) lungo una linea che corrisponde all'antica murata cinquecentesca che chiudeva tutta la vallata. Oggi questa divisione corrisponde circa a via Murate - via Stefano Francini. Attualmente questo ostacolo urbanistico può essere superato solo passando "il Portone", ovvero percorrendo via Emilio Motta e il trafficatissimo incrocio di Via Motta – via Stefano Francini ubicato nei pressi della scuola Arti e mestieri. Da qualche tempo solo i mezzi di trasporto pubblici possono percorrere la via Dei Gaggini. Inutile ricordare quanto tempo sia stato perso durante gli ultimi decenni dagli abitanti del Bellinzonese a causa di questa malaugurata disposizione urbanistica. Creando due nuovi passaggi la mia proposta risolverebbe anche questo problema secolare.

Ma ecco la mia **proposta pianificatoria**: (vedi disegni allegati)

Una doppia tangenziale a Bellinzona, composta da due strade separate e a senso unico: una lungo il fiume Ticino dalla zona “Bagno pubblico” fino via Tatti e la seconda lungo l’attuale via Mirasole - via Giuseppe Cattori - via dei Gaggini fino via Tatti. Continuazione con una superstrada a due corsie, partendo da via Tatti sempre lungo il fiume Ticino fino a Giubiasco; attraversamento del fiume Ticino (tra Via Golena a Giubiasco e Via ai Salici a Sementina) e svincolo/allacciamento all’autostrada, eventualmente con uno svincolo in zona “Tennis” a Sementina, sotto (o sopra) l’autostrada esistente. Da questo svincolo continuazione della superstrada a quattro corsie verso Locarno (A13) passando in galleria artificiale sotto il campo di calcio di Sementina opportunamente rialzato. In questa zona la superstrada passerebbe senza problemi anche sotto il previsto viadotto dell’Alptransit (già verificato con Nello dell’Ambrogio, ex ing. Alptransit). Continuazione in galleria o semi-galleria fino a Gudo – zona Malcantone.



A Gudo – zona Malcantone, un tratto della strada nazionale potrebbe essere posizionato lungo/sotto il tracciato della esistente linea ad alta tensione che a sua volta potrebbe essere posizionata direttamente sopra la strada nazionale in modo da sovrapporre le due infrastrutture e sfruttare meglio la superficie del terreno. All’incrocio con via Al Piano che collega Gudo a Cadenazzo, si può formare un semplice svincolo. Via al Piano assumerebbe così l’importante funzione di attraversamento mediano del piano di Magadino, di allacciamento alla A13 e di allacciamento ai centri commerciali della sponda sinistra (St. Antonino e Cadenazzo). La via al Piano potrebbe attraversare il piano di Magadino in sopraelevata (come la Claro – Preonzo vedi foto qui accanto) scavalcando così anche la linea ferroviaria Giubiasco - Cadenazzo, tutte le strade agricole del Piano (il traffico di transito è separato dal traffico agricolo) e il fiume Ticino (non è necessario rifare il ponte sul Ticino a Gudo).



Da Gudo a Cugnasco la superstrada potrebbe transitare in semi-galleria (come a Castasegna – vedi foto allegata) in modo da poter sfruttare il declivio naturale del terreno, per togliere il disturbo agli abitati di Gudo e Cugnasco e per rendere utilizzabile anche la superficie sopra la strada nazionale (vedi sezioni trasversali). In questo modo la variante sponda destra fungerebbe anche da circonvallazione per Sementina, Gudo, Cugnasco/Gerra-piano e Riazzino. Da notare che il Comune di Cugnasco/Gerra-piano ha già espresso la sua preoccupazione per il traffico sulla strada cantonale che attraversa il suo centro abitato (LaregioneTicino 21.11.2015). Questa conformazione permette inoltre di **non** intaccare la falda freatica e persino di sistemare il terreno a lato e sopra la strada, fatto che permetterebbe di depositare sul posto il materiale di scavo della galleria Sementina-Gudo e eventualmente anche il materiale inerte proveniente da altri cantieri (galleria Alptransit Sementina-Gnosca, ecc.).

Le FFS vogliono raddoppiare il binario tra Cademazzo e Riazzino/Tenero. Nell’ambito di questi lavori le FFS possono benissimo alzare di circa 1-2 metri i binari in modo che la strada nazionale possa passarci sotto senza dover essere interrata eccessivamente (come il disagiata sottopasso di Riazzino lungo via Stradonino).

Questa variante lascia aperta l'opzione (futura) della scorciatoia per il traffico da e verso sud (già esaminata dal Cantone) che partendo dalla rotonda dell'Aeroporto entra in galleria a Quartino per uscire a Rivera Bironico e che drenerebbe la corrente di traffico Locarno-Lugano e viceversa. In questo modo sul Piano di Magadino le correnti di traffico Locarno-Lugano e quella Locarno-Bellinzona sarebbero separate.

La galleria Quartino-Bironico, aggiunta alle gallerie del Cantonaccio (programmata), Ascona (esistente), Mappo-Morettina (esistente), Vedeggio-Cassarate (esistente), Casarate-Gandria (progetto), formerebbe il percorso pedemonano tra la dogana di Brissago e quella di Gandria, percorso di cui la metà sarebbe in galleria.

L'allacciamento A2-A13 sulla sponda destra è la soluzione ideale con cui il Piano di Magadino è toccato al minimo. Questa variante costerebbe meno della variante montana sulle pendici del Ceneri (nota come "Panoramica") o interrata sotto l'attuale strada cantonale sulla sponda sinistra come ignominiosamente proposto dall'ATA (attraversamento abitati, annosi cantieri e blocchi stradali a causa dei lavori lungo la strada cantonale, inquinamento dell'aria, conflitto con la falda freatica, ecc.).

Comunque la soluzione sulla sponda destra è il collegamento più breve tra la A2 e la A13 (minor inquinamento) e salvaguarda il Parco del piano di Magadino perchè lo tocca solo marginalmente.

La lunghezza delle varianti di allacciamento A2-A13 va misurata e comparata in base ai Km che percorre un automobilista dallo svincolo di Castione fino alla rotonda dell'Aeroporto e non solo da Camorino alla Rotonda o dalle pendici del Ceneri alla Rotonda. Inoltre, nel caso della variante panoramica, va considerata anche l'energia (= inquinamento) utilizzata dai veicoli per salire fino a metà della rampa del Ceneri.

A Bellinzona la corsia Nord-Sud lungo il fiume Ticino (con i necessari ripari fonici o in semi-galleria) permetterebbe pure di servire con un servizio di trasporto pubblico efficiente le piscine comunali, i centri scolastici del Liceo e della scuola di Commercio. Le due corsie nel loro insieme permetterebbero di creare nuovi circuiti per i trasporti pubblici nella zona compresa tra via Lepori, via Tatti e via Golena a Giubiasco e sgravare l'attraversamento di Giubiasco. Inoltre in zona Saleggi è previsto il nuovo ospedale regionale che così potrebbe essere servito in modo ottimale dalla nuova strada e dai servizi di trasporto pubblici.

Dal punto di vista ecologico va osservato che la variante sponda destra permetterebbe di sistemare una parte notevole del tracciato in galleria naturale (per esempio tra Sementina e Gudo) o artificiale (a Sementina, Gudo e Cugnasco). Inoltre il tracciato aggira le zone umide e protette tra Gudo e Cugnasco e in seguito le tocca solo marginalmente. Anzi, creerebbe una linea fisica di separazione / protezione tra la zona umida a ridosso del fiume Ticino e gli abitati. I piccoli spazi in zona umida occupati dalla strada potranno essere superati con un viadotto o compensati, come è già stato autorizzato nel caso di Alptransit in zona Sementina.

La copertura della strada permetterebbe inoltre il passaggio della fauna selvatica che dalla montagna scende al fiume per abbeverarsi.

Va poi osservato che la strada coperta non entra in conflitto con la falda freatica perchè si trova comunque sopra la falda.

Va pure osservato che le tre varianti proposte dal Cantone necessitano tutte un attraversamento del fiume Ticino tra Quartino e la Rotonda dell'aeroporto. Il ponte esistente

sicuramente è insufficiente per fungere contemporaneamente da autostrada, strada cantonale, pista ciclabile e pedonale, per cui si dovrà costruirne un secondo con relativi costi e ingombri. La variante sulla sponda destra qui proposta prevede solo un ponte sul fiume Ticino lungo l'appendice che entra in Bellinzona, opera alternativa alla rotonda del previsto semi-svincolo autostradale.

Va pure osservato che la soluzione proposta **ripartirebbe equamente il traffico tra sponda destra e sponda sinistra del Piano di Magadino:**

- sulla sponda sinistra c'è l'Autostrada A2 con il traffico da e verso Lugano e Milano + la strada cantonale con il traffico locale e il traffico per il Gambarogno,
- sulla sponda destra ci sarebbe l'autostrada con il traffico da e per Locarno + la strada cantonale con il traffico locale e il traffico per la valle Verzasca.

Situazione attuale:

Anni fa, ovvero dall'insediamento di alcuni centri commerciali a St. Antonino, il Cantone ha probabilmente promesso a quei promotori commerciali un allacciamento all'autostrada. Dopo la caduta in votazione della variante 95 il cantone Ticino ha creato sulla carta il Parco del piano di Magadino, concetto artificiale per giustificare "ecologicamente" la necessità di costruire il collegamento A2-A13 sulla sponda sinistra (Camorino-Cadenazzo-Contone-Quartino = autostrada dello shopping). In seguito ha proposto alla Confederazione tre varianti tutte sulla sponda sinistra di cui una +o- lungo la ferrovia, una lungo la strada cantonale e una in galleria da Cadenazzo a Quartino. Quest'ultima è la meno peggio se non fosse per i costi elevati e la necessità di sistemare da qualche parte (probabilmente nel Lago Maggiore) il materiale escavato. Ora la Confederazione (l'USTRA) ha segnalato la sua preferenza per la variante in galleria, ma la decisione definitiva richiederà tempo anche perché al momento scarseggiano i crediti. Da notare che i costi si aggirano sempre sui due miliardi di Fr. Comunque nel 2014, con il pretesto del rigetto in votazione della richiesta di aumento del prezzo della vignetta autostradale, la Confederazione ha annunciato che il progetto è sospeso per mancanza di fondi. Per accelerare i tempi e per forzare la mano alla Confederazione, il Cantone ha già dato avvio alla progettazione dell'opera.

Da notare la scellerata proposta dell'ATA e degli Architetti ticinesi che prevede di interrare (nella falda freatica!) la nuova strada sotto la strada cantonale esistente sulla sponda sinistra. Questa soluzione creerebbe ulteriori costi di costruzione, elevati costi di esercizio - per esempio pompaggio continuo e forse anche di ventilazione, innalzamento della falda e allagamenti più che probabili, centinaia di migliaia di metri cubi di materiale di scavo da depositare da qualche parte, cantieri con disagi infiniti sulla cantonale già ora sempre intasata, inevitabile passaggio attraverso gli abitati di Cadenazzo, Contone, Quartino, grande spreco di terreni per creare le entrate e le uscite della parte interrata della strada (vedi foto allegata della trincea di Areuse sulla A5), ecc. L'oneroso sottopasso Alptransit in territorio di Camorino lungo il rettilineo di Cadenazzo, della lunghezza di soli 200 m e senza corsie d'emergenza, la dice lunga sul costo e la complessità di questa soluzione che ha pure richiesto la formazione di una strada provvisoria a 4 corsie. Con la soluzione "sponda destra" si eviterebbe in larga misura anche la formazione di strade provvisorie che sarebbero invece inevitabili durante la realizzazione delle varianti sulla sponda sinistra.

Se fosse realizzata la variante sulla sponda sinistra come voluta dal Cantone avremmo per sempre tutto il traffico da e per Locarno-Gambarogno sull'asse Viale Portone-Giubiasco-svincolo di Camorino-Cadenazzo-Quartino (tranne una parte che percorrerebbe con relativi disturbi la cantonale sulla sponda destra). È così quasi esclusa la futura formazione di una bretella in galleria da Quartino a Bironico. Tutto il traffico da Sud per Locarno e viceversa dovrebbe passare dallo svincolo di Camorino e percorrere circa 1 km in più, il che moltiplicato per tutti i veicoli e per anni, crea per sempre un grande inquinamento supplementare, inutile e evitabile.

In futuro, capacità delle strade:

È evidente che l'attuale strada cantonale sulla sponda sinistra (tra Camorino e la rotonda dell'aeroporto) non è in grado di sopportare il traffico locale, il traffico per il Gambarogno e il traffico di transito. Pure l'esistente strada cantonale sulla sponda destra è al limite della sua capacità.

Quando i comuni solatii di Riazzino, Cugnaso, Gudo e Sementina saranno diventati delle popolose propaggini di Locarno e di Bellinzona, anche l'attuale strada cantonale di sponda destra non basterà più e si dovrà ancora intervenire sul piano di Magadino per creare una circonvallazione per Sementina, Gudo, Cugnasco e Riazzino. E a quel momento l'intervento sarà più oneroso e invasivo perché i terreni interessati saranno probabilmente già edificati e un'eventuale galleria di circonvallazione dei suddetti Comuni sarebbe probabilmente troppo costosa e comunque in questo ipotetico caso l'allacciamento alla rotonda dell'aeroporto sarà piuttosto difficoltoso.

In questo modo, se in futuro il collegamento A2-A13 verrebbe eseguito sulla sponda sinistra e contemporaneamente sulla sponda destra verrebbe costruita la circonvallazione di Sementina, Gudo, Cugnasco, Riazzino, il piano di Magadino sarebbe percorso nella sua lunghezza da due strade cantonali e da ben due autostrade, anziché da una sola!

Visto che il nuovo collegamento veloce tra Bellinzona e la rotonda dell'aeroporto deve essere realizzato, e visto che anche la circonvallazione dei comuni di sponda destra è/sarà necessaria, tanto varrebbe eseguire questa circonvallazione già ora, conformandola da subito come allacciamento A2 - A13.

Per questo ritengo sia importante abbinare la problematica del traffico in Bellinzona a quella dell'allacciamento A2 - A13 e a quella della circonvallazione dei comuni di sponda destra, perché nel nostro caso si tratta di ripensare tutto il piano viario e la mobilità nel Bellinzonese. Questa è probabilmente l'ultima opportunità per farlo e per correggere parzialmente gli errori del passato e dunque di sistemare in una volta e definitivamente la rete stradale del Bellinzonese e del Piano di Magadino.

La soluzione sulla sponda destra è la più semplice e logica, la meno costosa, la più ecologica, ecc. Lo sapevano già coloro che nel 1512 costruirono il ponte della Torretta sul fiume Ticino a Bellinzona.

Per contro i favorevoli a una soluzione sulla sponda sinistra sembra siano più interessati a servire con l'autostrada i centri commerciali di St. Antonino-Cadenazzo-Contone. Dovesse passare questa soluzione (l'autostrada dello shopping) per decenni e decenni la sponda sinistra e tutto il Bellinzonese dovrà sopportare le conseguenze di questa scelta errata. Peccato, perché oggi avremmo ancora la possibilità di correggere la mancata realizzazione

della circonvallazione di Bellinzona, aggirare la strettoia del Portone e realizzare la circonvallazione di Sementina - Gudo - Cugnasco,...e tutto questo pagato in parte dalla Confederazione. Fatto il semi-svincolo e l'allacciamento A2 - A13 sulla sponda sinistra questa possibilità sarà persa o da correggere solo con costi elevatissimi e tempi lunghissimi.

Da notare inoltre che l'esistente rotonda dell'aeroporto, punto finale da raggiungere obbligatoriamente con l'allacciamento A2 – A13, si trova comunque al centro del Piano di Magadino. Per raggiungere questa rotonda, da qualsiasi direzione si voglia, si deve comunque e sempre attraversare una parte importante del Piano di Magadino. Allora tanto vale giungervi per la via più breve e diretta, ovvero lungo la sponda destra del Piano di Magadino.

Pedemontana

In futuro la galleria Quartino-Bironico + le esistenti Vedeggio-Cassarate, Ascona e Mappo-Moretina, abbinate alle future gallerie (già previste) del Cantonaccio e della Cassarate-Gandria completerebbero anche l'asse della pedemontana internazionale tra Brissago e Gandria (vedi cartina allegata). In questo modo a metà di questo asse di transito sarebbe in galleria.

Costi

Il costo della variante sulla sponda destra, compresa una galleria bitubo tra Sementina e Gudo e compresa la bretella di accesso a Bellinzona è valutato in meno di 1 miliardo di Frs. La galleria Quartino-Bironico (futuro, optional) costerebbe circa ½ miliardo di Frs. La variante in galleria sulla sponda destra scelta dall'USTRA costerebbe 2 miliardi di Frs. ai quali si devono aggiungere 50 milioni per il semi-svincolo di Bellinzona

Tempi di realizzazione

La variante sulla sponda destra qui proposta potrebbe essere realizzata in circa 4 anni mentre per realizzare la variante in galleria proposta dall'USTRA occorrerebbero circa 8 anni. Da notare che con la soluzione sponda destra il materiale di scavo potrebbe essere riutilizzato in loco mentre per la soluzione proposta dall'USTRA si dovrà trovare un deposito per ben 2 milioni di m3 di materiale di scavo. Va pure annotato che la variante sponda sinistra proposta dal cantone richiederebbe la costruzione di vari collegamenti provvisori.

Nota:

Personalmente rigetto la tesi "più strade = più traffico" spesso utilizzata dagli ambienti ecologisti. La quantità di traffico dipende in primo luogo dalla numero di abitanti, dalle loro necessità di spostamento e dalla disponibilità economica.

Da anni nel nostro cantone i servizi pubblici (centri commerciali, wellnes, servizi vari, ecc.) vengono centralizzati o si spostano in periferia. Conseguentemente i consumatori/utenti possono recarvisi agevolmente quasi unicamente con i veicoli privati. Come fu per la diffusione del telefono portatile, la probabile diffusione di veicoli elettrici non inquinanti e meno costosi, la diffusione di nuclei famigliari bi o monogamici, l'aumento della popolazione e l'immigrazione ecc. almeno nei prossimi decenni favoriranno il trasporto privato. Va pure ricordato che anche i trasporti pubblici necessitano di strade. Inoltre il traffico motorizzato è composto da servizi pubblici vari, veicoli commerciali e di trasporto di ogni genere, mezzi

meccanici semoventi, veicoli a due ruote, veicoli privati che vanno in autorimessa o al centro diagnostico, veicoli agricoli, ecc. che non possono essere sostituiti dal trasporto pubblico.

A Bellinzona vi si aggiungono i veicoli privati diretti agli autosili della Cervia, Piazza del sole, della Stazione FFS e degli esistenti e futuri centri di ricerca tutti situati al centro / Nord di Bellinzona.

- Allegati:
- progetto dell'allacciamento A2-A13 sulla sponda destra
 - schema del Piano di Magadino
 - possibili sezioni
 - Proposta viaria per Bellinzona, alternativa al semi-svincolo in via Tatti
 - foto della circonvallazione in semi-galleria di Castasegna + varie
 - Rapporto sul progetto del Parco del piano di Magadino dell'architetto urbanista Alfredo Silacci di Ginevra
 - Articolo di un giornale
 - Schema della pedemontana ticinese

Enrico Geiler
Camorino, 13.06.2012

XX

Osservazioni particolari

Cari Amici di Nosemisvincolo, vi scrivo per segnalare un dettaglio del progetto reperibile sotto http://www.nosemisvincolo.ch/typo3/fileadmin/user_upload/noalcarbone-data/c_pictures/semisvincolo_progetto_tutto.JPG e reperibile anche tramite il vostro sito.

Il progetto prevede un'uscita da via Tatti verso via Luini che poi sfocia su via Franscini. Questo breve collegamento, concepito soprattutto come accesso all'autosilo, attraversa un quartiere densamente popolato, inoltre deve passare sotto o sopra il Dragonato. Su via Franscini svoltando a destra si va di nuovo al micidiale incrocio con via Zorzi, svoltando a sinistra si deve passare la confluenza con via Salvioni con poi la possibilità di svoltare a destra su via Murate caricando così tutta la zona scuola di Commercio – Liceo.

Tuttavia su via Tatti oggi sfocia anche la Via dei Gaggini che già attualmente è utilizzata/riservata per il transito dei mezzi del trasporto pubblico e che solo parzialmente tocca un quartiere abitato. Esaminando il progetto si nota però che non è previsto alcun collegamento tra via Tatti e via dei Gaggini. Ciò significa che i mezzi di trasporto pubblici non potranno più utilizzare questo collegamento, il che significa che la realizzazione di questo progetto creerebbe un immediato peggioramento dei trasporti pubblici. Il fatto è anche più grave perché via dei Gaggini potrebbe benissimo essere prolungata verso nord sul sedime dell'Autorimessa della Posta (lo spazio è già previsto) e collegarsi con via G. Cattori e proseguire poi oltre fino a via Mirasole e creando un asse parallelo a via Portone che favorirebbe non di poco il transito dei trasporti pubblici.

Ma ci sono parecchi altri aspetti preoccupanti:

- 1 - si carica ulteriormente l'unico asse nord-sud che attraversa il Bellinzonese da Arbedo a Cadenazzo, asse già ora alla saturazione e che tra gli altri dovrà servire il futuro ospedale cantonale in zona Saleggi.
- 2 – si dovranno depositare da qualche parte 2 milioni di metri cubi di materiale di scavo in un Ticino disperatamente senza discariche: in pratica i terreni salvati facendo la galleria verranno occupati dal materiale di scavo. Geniale.
- 3 – l'inquinamento prodotto in galleria si concentrerà attorno ai camini di ventilazione
- 4 – dovrà essere costruito un nuovo ponte autostradale sul fiume Ticino
- 5 – l'autostrada forma delle curve strette in corrispondenza dell'uscita dalla galleria e della rotonda dell'aeroporto.
- 6 – per il traffico interregionale da e per Locarno il tracciato scelto dall'USTRA è il più lungo = più chilometri da percorrere = + inquinamento.
- 7 – la galleria deve essere a 2 tubi, vale a dire 2 x 7 Km = un'opera equivalente alla galleria del S.Gottardo, da cui tempi di realizzazione molto lunghi. Ecc.
- 8 – Questa soluzione necessita la formazione del semisvincolo di Bellinzona dal costo di 50 milioni

A lungo termine tutti questi fattori negativi peseranno sull'economia e lo sviluppo del Bellinzonese/Piano di Magadino, anche se, come probabilmente si è voluto, saranno favoriti i soliti centri commerciali di St. Antonino.

Ignorata per contro la possibilità di costruire il collegamento sulla sponda destra del Piano di Magadino (Sementina, Gudo, Cugnasco, Riazzino) lungo il fiume Ticino. Un collegamento diretto, senza eccessive difficoltà tecniche e dal costo (si fa per dire) di solo un miliardo. Inoltre esisterebbe la possibilità di prolungare il collegamento fino Via Tatti a Bellinzona, in modo da servire la zona Saleggi e le strutture che vi sorgeranno, evitando pure il costoso semisvincolo. In questo modo la corrente di traffico per Locarno scorrerebbe separatamente già a partire da Bellinzona sgravando così l'unico asse Nord –Sud esistente (viale Portone-Giubiasco-Camorino-Cadenazzo).

Speriamo che per finire la saggezza trionfi.

Enrico Geiler

Camorino

Nota (non pubblicata)

7 – i costi di esercizio e di manutenzione delle gallerie e dei ponti saranno importanti (vedi galleria autostradale del S.Gottardo) e peseranno sulle prossime generazioni sottraendo preziose risorse al nostro cantone. Ticino attenzione: ti stai caricando di legna verde!