

Inaugurata la nuova tratta della A13 che permetterà la ricucitura del paese Roveredo con la circonvallazione rivede la luce fuori dal tunnel

La consigliera federale Doris Leuthard ha dato ieri il via al transito di veicoli nella galleria San Fedele. Dopo quasi cinquant'anni e 440 milioni di spesa il borgo medio-mesolcinese si riunisce.

Roveredo è fuori dal tunnel. Dopo quasi cinquant'anni un paese spaccato in due dall'autostrada potrà riunirsi grazie alla nuova circonvallazione della A13 che è stata ufficialmente aperta ieri al traffico con il taglio del nastro della consigliera federale Doris Leuthard, accompagnata dal consigliere di Stato grigionese Mario Cavigelli, del sindaco di Roveredo Alessandro Manzoni e del direttore dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) Jürg Röthlisberger. Alla cerimonia d'inaugurazione, sul palco delle autorità, diversi granconsiglieri, sindaci, municipali e consiglieri comunali del Moesano, nonché, il consigliere di Stato ticinese Claudio Zali. Ed è stata proprio una Tesla elettrica targata Ticino ad entrare per prima nella galleria, seguita da un'altra ventina di auto alimentate da batterie, simbolo di una mobilità rispettosa dell'ambiente (anche la consigliera

federale s'è presentata con un'auto di rappresentanza elettrica).

Grazie alla circonvallazione e alla galleria di San Fedele, il Comune mesolcinese non dovrà più subire i disagi dovuti al traffico dell'autostrada che ha attraversato appunto per quasi cinquant'anni il centro-paese: il traffico di transito passa dalla nuova galleria di 2,4 km di lunghezza e inoltre Roveredo è collegata alla A13 da un nuovo svincolo e i semisvincoli di San Vittore (già realizzato) e Grono (in programma) che offrono un migliore approccio

all'autostrada. In tutto, compresa la dismissione del vecchio tracciato che inizierà nelle prossime settimane, i costi della circonvallazione ammontano a circa 440 milioni di franchi.

Sono trascorsi ormai quasi cinquant'anni da quando nel 1969 venne aperto il tratto mesolcinese della A13 che spezzò letteralmente in due il paese di Roveredo. Una soluzione viaria che suscitò aspre critiche da parte della popolazione della valle, a causa dell'inquinamento fonico e atmosferico prodotti dall'autostrada che invase il centro del villaggio. Le rimostranze dei cittadini indirizzate alle autorità di Berna e di Coira, che confluirono nel postulato dell'allora granconsigliere Piero Stanga, contribuirono a dare lo slancio per l'elaborazione nel 1992 di un progetto generale da parte dell'Ufficio tecnico cantonale dei Grigioni. Obiettivo del

progetto era appunto quello di riunire il paese diviso dall'autostrada, restituendo alla popolazione una migliore qualità di vita. Il progetto generale del Canton Grigioni fu approvato dal Consiglio federale nel 1998. In seguito fu sviluppato e pubblicato il progetto esecutivo, approvato nel 2004. Quest'ultimo fu poi completato con la programmazione e la realizzazione di un cunicolo di sicurezza da scavare accanto alla galleria principale, con cui è collegato tramite sette cunicoli trasversali ogni 300 metri.

Primi passaggi quelli di una ventina di auto elettriche dentro i 2,4 chilometri della galleria autostradale.

PAGINE A CURA DI Mauro Giacometti

FOTOSERVIZIO DI Carlo Reguzzi



Con il passaggio di proprietà delle Strade nazionali dal Cantone alla Confederazione, nel 2007 il progetto viene quindi ripreso dall'Ufficio federale delle strade USTRA (Filiale di Bellinzona). Si inizia dallo scavo del cunicolo di sicurezza per poi passare a quello della galleria, conclu-

si a fine 2012 con l'abbattimento dell'ultimo diaframma. In questi otto anni di lavori, oltre alla galleria (con le tre centrali di ventilazione) e al cunicolo di sicurezza, sul tracciato a cielo aperto sono stati realizzati diversi nuovi manufatti (i ponti Campagnola, Prové, Calancaasca e

L'uscita sud della galleria San Fedele sulla A13; sotto, alcuni momenti della festa a Roveredo.

Traversagna, il sottopasso Vera e i soprappassi La Guerscia e Ai Mondan), il semisvincolo a San Vittore, un nuovo svincolo a Roveredo ed un acquedotto A13 e regionale (per l'approvvigionamento idrico della galleria e dei Comuni della zona). La nuova galleria San Fedele è stata infine equipaggiata con i più moderni impianti elettromeccanici (illuminazione, ventilazione, sorveglianza, comunicazione, rilevamento fumi, ecc.) che la rendono moderna e particolarmente sicura. L'esercizio della galleria sarà garantito dall'Unità territoriale IV del Canton Ticino, mentre i compiti di polizia competono al Cantone dei Grigioni.

Particolare attenzione è stata attribuita anche all'aspetto ambientale, grazie all'attuazione di una serie di misure di compensazione ecologiche. Fra queste figurano l'interramento della linea aerea ad alta tensione, il recupero delle selve castanili su una superficie complessiva di circa 60.000 metri quadrati e la prossima rivitalizzazione della zona golenale Pascol Grand (a vantaggio delle specie faunistiche). Sempre in ambito ecologico, durante la fase di cantiere sono state adottate diverse misure per limitare le polveri e per ripristinare ambienti naturali (corsi d'acqua, terreni, piante) che erano stati perturbati.

Lo smantellamento del vecchio tracciato autostradale consentirà altresì di recuperare una superficie complessiva di circa 80.000 metri quadrati nei Comuni di San Vittore, Roveredo e Grono che sarà destinata prevalentemente all'agricoltura e al bosco.

L'apertura della nuova circonvallazione di Roveredo non coinciderà però con la conclusione definitiva dei lavori. Si lavorerà infatti ancora fino al 2019 per lo smantellamento del vecchio tracciato A13, per la costruzione della nuova Strada italiana e dei suoi allacciamenti alla rete locale e per la realizzazione dello svincolo Roveredo est. Nel frattempo potrà iniziare la ricucitura del centro urbano coordinata dal Comune di Roveredo.



In festa anche lo studio d'ingegneria che ha progettato l'aggiramento di Roré Quei "pionieri" della Edy Toscano

Le radici sono importanti. Ne sono coscienti i rappresentanti dello studio di ingegneria Edy Toscano che, venerdì scorso, hanno organizzato un incontro per ringraziare coloro che hanno gettato le basi del progetto di circonvallazione di Roveredo, i cosiddetti "pionieri". A occuparsi del succinto istoriato è stato Giulio Belletti, che ha seguito la storia della circonvallazione prima a livello politico poi ingegneristico. Tutto ha inizio nel maggio del 1978, a Coira, durante la sessione del Gran Consiglio. Piero Stanga, insieme ad altri 10 firmatari, chiede al Governo di valutare la realizzazione di una circonvallazione del paese di Roveredo tramite galleria. L'accettazione dell'interpellanza dà il via alla prima fase storica del progetto, tra il 1980 e il 1985, cioè lo studio

delle varianti di tracciato. Malgrado l'ampio numero di opzioni proposte, nessuna ottiene l'unanime consenso dei Comuni di Grono, Roveredo e San Vittore. Nel frattempo entra in vigore la nuova legge sulla pianificazione del territorio, per la quale il Cantone dà il mandato all'ORMO (Organizzazione Regionale del Moesano) quale ente coordinatore. Si avvia una seconda fase, che ha inizio nel 1986 e si conclude nel 1989 con l'inoltro del piano direttore, denominato "variante ORMO".

Con l'approvazione del Cantone e della Confederazione si dà il via al progetto generale, pubblicamente esposto nel 1992 e approvato dal Consiglio federale nel 1998. Comincia a essere elaborato un progetto di esposizione e, parallelamente, il piano di azione per

la ricucitura di Roveredo. Quest'ultimo diventerà parte integrante del progetto di esposizione - denominato AP 2001 - e fisserà il quadro operativo per la ricucitura, sotto la responsabilità del Comune di Roveredo. L'AP 2001 viene esposto al pubblico tra novembre e dicembre del 2001. «Il resto - conclude Belletti - è storia dei nostri giorni». Dal 1978 sono passati 38 anni, e a lavori conclusi (con la demolizione dell'attuale N13) ne saranno trascorsi più di 40, che - con una sottile vena critica - Belletti riassume così: «Ventidue anni sono imputabili ai lavori di concetto, progettazione e realizzazione delle opere, ben diciotto alle diversità d'opinione, ai ricorsi e alle pastoie burocratiche che esistono nelle nostre legislazioni». (AVF)



Foto di gruppo per i "pionieri" della Edy Toscano, lo studio di ingegneria che ha seguito passo passo la realizzazione della circonvallazione di Roveredo. (Foto H. Landrini)