

La viabilità



Werner Meier
Orticolto, 57 anni, ha un'azienda agricola sul Piano di Magadino ed è d'accordo sul progetto di variante approvato dall'Ustra



Antonio Vassalli
Residente a Cadenazzo, 55 anni, si sposta per lavoro a Contone, e sostiene che il progetto dell'Ustra oggi non è una priorità



Lorenzo Schiesari
Commerciante, 35 anni, ha un negozio di abbigliamento e accessori per moto, dove i clienti non sono persone di passaggio



Remo Chiesa
Informatico e docente, 38 anni, di Orselina. Ogni giorno viaggia sino a Bellinzona per lavoro. Usa una vettura ibrida o il car pooling



Riccardo Medri
Animatore radiofonico, 48 anni, dal Locarnese si sposta per motivi personali e professionali spesso sino a Lugano



Luca Moretti
Assicuratore, 42 anni, vive a Morcote. Quotidianamente per lavoro si sposta sino a Locarno. Sfrutta le "partenze intelligenti"

Un viaggio fra l'entusiasmo e i timori nel tunnel che correrà verso Locarno

Da campi, bar, case e negozi, ecco i pareri sulla "bretella" fra la A2 e la A13

L'orticoltore
"È la soluzione migliore, così non si sottraggono terreni all'agricoltura per posare nuovo asfalto"

Il barista
"Noi viviamo grazie alle persone di passaggio e ai turisti. Per questo temiamo un calo di fatturato"

Il negoziante
"Capisco le preoccupazioni anche se nel mio negozio arrivano clienti fedeli"

Il residente
"Bisognava sfruttare le vie in campagna, al massimo si sarebbero sacrificati i conigli selvatici"

Il pendolare
"A qualsiasi ora passi c'è sempre una colonna, l'intasamento è all'ordine del giorno"

L'assicuratore
"Quando parto per un appuntamento oggi devo farlo con almeno mezz'ora di anticipo"

MAURO SPIGNESI
OMAR RAVANI

Antonio Vassalli vive a Cadenazzo e lavora a Sant'Antonino. Dal bancone del suo negozio vede sfrecciare via le auto, osserva le lunghe code verso Locarno e quelle in direzione di Bellinzona. Avanti e indietro. Praticamente ogni giorno. "Molte colonne - racconta - si formano per i lavori. Non passa quasi mese senza un cantiere. Ecco perché, secondo me, bisognerebbe sistemare la cantonale prima ancora di pensare a una variante così costosa. Che non è una priorità". Già, la variante. Quella "bretella" da due miliardi, fra la A2 e la A13, sette chilometri di galleria su undici di tracciato, da Camorino a Quartino. Due tubi distinti, con corsia d'emergenza e di marcia. Una soluzione, fra le tre proposte alla Confederazione, scelta dall'Ufficio federale delle strade e salutata positivamente da Comuni e associazioni. Ma che divide chi lavora e vive, nei campi o dietro un bancone, da una parte all'altra dell'attuale strada che collega lo svincolo autostradale di Bellinzona con Locarno. "È chiaro che siamo preoccupati - spiega Giuseppe Cristiano, titolare del bar Cow Boy di Contone - perché meno flusso di auto vuol dire anche meno flusso di persone, dunque meno fatturato per noi. Qui molti clienti sono persone di passaggio che si fermano per mangiare o per prendere un caffè". Tra i commercianti, dunque, si avverte una certa preoccupazione. Che però si scioglie se ci si infila in una delle strade rurali attorno al Piano di Magadino. "Secondo me - spiega l'orticoltore Werner Meier, mentre sbucca da una serra nella sua azienda di Quartino - quella scelta da Berna è un'ottima soluzione. Perché fra le tre rimaste è quella più rispettosa dell'ambiente. Si viaggerà in galleria e dunque non verrà sottratta terra agricola per farne strisce d'asfalto, evitando così sprechi". Chi la vede da un'altra angolatura è Ottavio Sculli residente di Contone immerso nella lettura del giornale. "Secondo me - premette - la priorità è incentivare l'uso dei mezzi pubblici. E questo va fatto indipendentemente dal collegamento veloce A2-A13. Poi, certo, sulla cantonale abbiamo raggiunto una situazione di saturazione. Personalmente partecipo a programmi di car-pooling e guido una vettura ibrida da anni". Per Chiesa, "il tunnel può rappresentare un buon compromesso tra fluidità del traffico e impatto ambientale. Nutro forse qualche riserva sull'uscita nord della galleria, a Sant'Antonino, dove spero si studi una valida soluzione per far defluire il traffico agevolmente verso Lugano e Bellinzona. Altrimenti il rischio è quello di "spostare il problema

nelle zone di Giubiasco". Oggi la situazione per i pendolari è pesante. Per sfuggire almeno parzialmente alle colonne chi può sceglie precise fasce orarie. Con "partenze intelligenti". Sul piano di Magadino, ad esempio, è meglio non passare tra le 7.20 e le 8.10 del mattino. Ed è quello che fanno tanti. Compreso Riccardo Medri, animatore radiofonico, che frequentemente si sposta dal Locarnese a Lugano. "Io - spiega - ho la fortuna di avere orari di lavoro flessibili. Ma quando devo percorrere il Piano nei momenti di maggior traffico non riesco a muovermi. Dalla radio arrivano spesso segnalazioni di strade intasate - sia dagli ascoltatori che dai canali istituzionali. E molte riguardano il tratto fra Sant'Antonino e Magadino". È una delle strade più percorse del Ticino ed è automatico che si formino colonne ad ogni ora del giorno. "Per evitarle - spiega Medri - cerco ad esempio di attraversare il Piano nell'unico punto possibile, ossia fra Cadenazzo e Gudo, ma molto spesso trovo difficoltà anche su questa scorciatoia". E ne trova anche Luca Moretti, assicuratore, che ogni mattina si muove da Morcote. "Vado quotidianamente a Locarno per lavoro - spiega - e la situazione è complicata. In ogni momento della giornata. Negli ultimi anni è addirittura peggiorata". Dopo la bocciatura di qualche anno fa della Variante 95 in consultazione popolare il dossier è stato messo in un cassetto. "Ed è stato - aggiunge Moretti - un errore. Perché si è trascinato il problema. Oggi, se ho un appuntamento nel Locarnese, devo programmare la partenza almeno con una mezz'ora di anticipo".

no di Magadino. "Secondo me - spiega l'orticoltore Werner Meier, mentre sbucca da una serra nella sua azienda di Quartino - quella scelta da Berna è un'ottima soluzione. Perché fra le tre rimaste è quella più rispettosa dell'ambiente. Si viaggerà in galleria e dunque non verrà sottratta terra agricola per farne strisce d'asfalto, evitando così sprechi". Chi la vede da un'altra angolatura è Ottavio Sculli residente di Contone immerso nella lettura del giornale. "Secondo me - premette - la priorità è incentivare l'uso dei mezzi pubblici. E questo va fatto indipendentemente dal collegamento veloce A2-A13. Poi, certo, sulla cantonale abbiamo raggiunto una situazione di saturazione. Personalmente partecipo a programmi di car-pooling e guido una vettura ibrida da anni". Per Chiesa, "il tunnel può rappresentare un buon compromesso tra fluidità del traffico e impatto ambientale. Nutro forse qualche riserva sull'uscita nord della galleria, a Sant'Antonino, dove spero si studi una valida soluzione per far defluire il traffico agevolmente verso Lugano e Bellinzona. Altrimenti il rischio è quello di "spostare il problema



A PASSO D'UOMO
Le lunghe code che ogni mattina e sera caratterizzano il tratto di strada che va da Camorino sino a Locarno, dove il traffico "collassa" in particolare durante l'estate quando ai pendolari si aggiungono anche i turisti che viaggiano verso il Lago Maggiore

ogni mattina si muove da Morcote. "Vado quotidianamente a Locarno per lavoro - spiega - e la situazione è complicata. In ogni momento della giornata. Negli ultimi anni è addirittura peggiorata". Dopo la bocciatura di qualche anno fa della Variante 95 in consultazione popolare il dossier è stato messo in un cassetto. "Ed è stato - aggiunge Moretti - un errore. Perché si è trascinato il problema. Oggi, se ho un appuntamento nel Locarnese, devo programmare la partenza almeno con una mezz'ora di anticipo".

La critica L'analisi dell'esperto di traffico Pierino Borella sulla scelta dell'Ustra
"È un progetto che zoppica dal profilo di costi e benefici"

Non usa certo giri di parole l'ingegner Pierino Borella, che da molti anni si occupa di problemi di traffico e pianificazione. "Il progetto di collegamento veloce quasi tutto in galleria tra l'autostrada A2 e il Locarnese potrebbe apparire come una soluzione positiva a prima vista, ma l'opzione zoppica sotto diversi aspetti - osserva Borella - Su tutti quello del rapporto tra costi e benefici, che normalmente la Confederazione tiene in alta considerazione per opere di queste dimensioni. Il collegamento costerebbe 200'000 franchi al metro lineare, rendendo questo rapporto nettamente negativo".

Sul piatto della bilancia, Borella vede infatti l'eccessivo peso di un investimento da 2 miliardi di franchi in un contesto come quello ticinese che, in tema di trasporti, pesa già parecchio sul conto-spese della Confederazione. Basti pensare alle nuove traversali alpine, ma non solo. "Il collegamento veloce tra Bellinzonese e Locarnese rischia di entrare in contrasto con progetti come il raddoppio del tunnel autostradale del San Gottardo, con costi valutati a circa 3 miliardi, oppure con la possibile creazione della terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio, con 1,5 miliardi di preventivo. Non capisco con quale criterio Berna abbia scelto questa soluzione, perché dimostra un'incapacità di definire le priorità che normalmente la Confederazione non ha".

Normalmente, infatti, le autorità federali quando si occupano di grandi progetti come quello in questione, secondo l'esperto, analizzano le varie

opzioni con criteri validi per tutta la Svizzera, senza differenze sostanziali. "Ho seguito da vicino ad esempio l'iter della circoscrizione Agno-Bioggio - conclude Borella -, con il progetto di fatto "congelato" da Berna. L'analisi degli esperti è stata in realtà più che attendibile ed oggettiva, perché basata proprio sull'aspetto dei costi e dei benefici che nel caso di questa variante di collegamento risulta molto negativo. Il rischio più che concreto è quello di vedere il progetto arenarsi ad un certo punto del suo iter per la mancanza dei fondi necessari. Il problema del traffico sul piano di Magadino rimarrebbe così irrisolto ancora per moltissimo tempo. Le soluzioni migliori sono altre".

IL PROGETTO

LA BOCCIATURA
Nel 2007 il popolo ha bocciato il primo progetto Variante 95 che sarebbe costato da 300 a 400 milioni, sacrificando però un pezzo del Piano di Magadino

TRE PROPOSTE
Dopo la bocciatura della Variante 95, erano rimasti in corsa sei progetti. Tre, alla fine, sono stati presentati a Berna. La Confederazione ha chiesto il parere dell'Ustra

LA SCELTA
Il progetto che piacerebbe alla Confederazione è quello che prevede una "bretella" di 11 chilometri da Camorino sino a Quartino. Con 7 chilometri di tunnel

I COSTI
Quello scelto è in assoluto il progetto più caro fra quelli presentati a Berna. Costerà, salvo imprevisti, due miliardi di franchi



L'ANTICIPO
Il Cantone dovrà anticipare i costi di progettazione. Per ora con 9,6 milioni. I tecnici avranno circa tre anni di tempo

L'APPROVAZIONE
Il progetto scelto, tuttavia, piace. Tutti i Comuni interessati sono favorevoli. Così come il Wwf che però ha avanzato qualche riserva

LA NUOVA CORSIA
Nel frattempo con 350 mila franchi il Cantone nel tratto fra Contone e Cadenazzo costruirà una corsia centrale per agevolare le svolte

Pubblicità



LA NUOVA MINI CLUBMAN.

Elegante, spaziosa e determinata: benvenuti a bordo della nuovissima MINI Clubman. Con 6 porte, un cambio automatico a 8 marce e un bagagliaio dalla capienza di 360 litri rappresenta una categoria a se stante senza però rinunciare ai suoi valori MINI. E per un divertimento alla guida assolutamente spensierato, a ogni nuovo acquisto è incluso il servizio gratuito MINI Tender Loving Care. Siate tra i primi a scoprire la nuova MINI Clubman effettuando un giro di prova senza impegno. MINI.ch

SEGUAI IL SUO ISTINTO.

