

A2-A13 Una via più verde e cara

È pronto per la consultazione il progetto generale sviluppato sulla base della Variante 6A. Individuate soluzioni più rispettose dell'ambiente – Il costo cresce da 1,3 a 1,45 miliardi

NADIA LISCHER

■ L'affinamento del progetto, nell'ottica di un minor impatto ambientale possibile, ha portato a una lievitazione dei costi stimati di realizzazione (passati da 1,3 a 1,45 miliardi di franchi), ma le premesse per la concretizzazione del tanto atteso collegamento stradale A2-A13 ci sono tutte. Ne è convinto il Comitato esecutivo dell'opera che ieri a Palazzo delle Orsoline a Bellinzona ha presentato ufficialmente il progetto generale, denominato «Bozza verde», sviluppato dal consorzio Tarabusino con l'accompagnamento dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) sulla base della Variante 6A. Variante che, lo ricordiamo comporta 11 chilometri di tracciato, di cui 7 in galleria, che aggireranno tre Comuni del Piano di Magadino (vedi articolo a lato): soluzione che è stata favorita dalla Confederazione nell'ottobre 2015 tra le possibilità sviluppate nel 2012 a seguito dell'affossamento in votazione popolare della Variante '95 undici anni fa. Dopo avere anticipato la progettazione a livello ticinese – allo scopo il Cantone ha stanziato all'inizio del 2016 un credito di 9,6 milioni di franchi – «ora si passa alla fase di consultazione, nell'ambito della quale verranno organizzati anche degli incontri pubblici; poi provvederemo ad aggiornare il progetto tenendo in considerazione le osservazioni pervenute», ha fatto sapere il direttore del Dipartimento del territorio **Claudio Zali**, ribadendo l'intenzione di consegnare il dossier all'USTRA «entro dicembre 2018». Il progetto generale del nuovo collegamento veloce del Locarnese, come ha ricordato Zali, è stato elaborato perseguendo gli obiettivi politici di miglioramento delle condizioni di mobilità (con lo sgravio del comprensorio dal traffico parassitario), protezione dell'ambiente, valorizzazione delle risorse territoriali e salvaguardia dell'agricoltura. L'affinamento del progetto, come detto, è stato fatto con l'accompagnamento dell'USTRA, che ha verificato che le opere previste fossero compatibili con le norme e le direttive che valgono per le strade nazionali. Fino alla fine del 2019 il collegamento resta di competenza cantonale, «ma grazie alla approvazione di FOSTR (Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato), dal 1. gennaio 2020 il tracciato diventerà parte integrante della rete delle strade nazionali», ha ricordato **Marco Fioroni**, a capo della filiale di Bellinzona dell'USTRA. «Dopo una verifica dettagliata del progetto cantonale e la consultazione degli uffici federali - ha aggiunto -, verosimilmente l'incarto potrebbe essere pronto per l'invio al Consiglio federale entro la fine del 2020». L'iter burocratico proseguirà tra le valutazioni di costi e priorità. Difficile fare una stima dei tempi. Quel che si sa è che la realizzazione dell'opera potrebbe richiedere tra gli 8 e i 10 anni. Per percorrere il nuovo collegamento bisognerà quindi attendere dopo il 2030.

PROSPETTIVE



IL FUTURO Il progetto generale elaborato per il collegamento stradale A2-A13 prevede un attraversamento del fiume Ticino, con semisvincolo in territorio di Quartino, dove poi il tracciato entra in galleria. (Foto Dipartimento del territorio)

Il tracciato fra cambiamenti e spese lievitate Per la realizzazione ci vorranno dieci anni

■ Il tracciato per l'allacciamento diretto fra la regione del Locarnese e la rete autostradale nazionale è stato sviluppato con un occhio di riguardo alla protezione dell'ambiente e alla valorizzazione delle risorse territoriali. Ciò che ha comportato una serie di modifiche a quanto ipotizzato nella Variante 6A e un conseguente incremento dei costi stimati per la realizzazione dell'opera (si è passati da 1,3 a 1,45 miliardi di franchi). «Un incremento dei costi che preoccupa, ma che, va detto, è legato anche all'aggiornamento della base dei prezzi e all'inasprimento delle direttive USTRA», ha spiegato **Matthias Neuenschwander**. Il coordinatore del Comitato esecutivo A2-A13 ha quindi illustrato le principali modifiche apportate alla Variante 6A, che prevedeva originariamente l'aggiornamento degli abitati di Cadenazzo, Contone e Quartino, con un tunnel sotto il pendio del Monte Ceneri. La «Bozza Verde» del nuovo collegamento veloce, invece, prevede un aggiramento sot-

terraneo dell'abitato di Quartino, l'allungamento della galleria tra Quartino e Sant'Antonino per motivi legati alla geologia e un attraversamento con la strada cantonale all'altezza dello svincolo di Bellinzona. In particolare, il nuovo tracciato entrerà in galleria a Quartino - prima della linea ferroviaria - e sbucherà a Sant'Antonino. «Il 60% del materiale di scavo sarà destinato alla realizzazione di opere di riqualifica e rinaturazione dei fondali, in parte a Magadino e in parte a Muralto», ha fatto sapere **Nicola Guidotti** della Divisione delle Costruzioni nonché capoprogetto A2-A13. Ma torniamo alla «Bozza verde»: alcune centinaia di metri dopo l'uscita dalla galleria, il tracciato tornerà sottoterra per poi agganciarsi allo svincolo di Bellinzona Sud. Per un totale di 11 chilometri di strada, di cui 7 in galleria. «Sono previsti uno svincolo a Riazzino, mentre a Sant'Antonino e a Quartino verranno creati dei semisvincoli - ha aggiunto Guidotti -; quello di Quartino

permetterà di raggiungere sia il capoluogo ticinese, sia il Gambarogno».

«Con il nuovo collegamento A2-A13 - ha illustrato Neuenschwander - le previsioni indicano per il 2040 un dimezzamento del traffico sulla sponda destra e una riduzione a un quarto sulla sponda sinistra». Impossibile stimare quando si potrà percorrere il nuovo tracciato, quel che si sa è che «la sua realizzazione richiederà tra gli 8 e i 10 anni».

«È sicuramente positivo che il progetto vada avanti e sono fiducioso che esso verrà realizzato, anche se l'aumento dei costi preoccupa un po'», commenta il presidente della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese **Paolo Caroni**, interpellato dal Corriere del Ticino. Membro del Gruppo di accompagnamento politico creato dal Cantone quale «ponte» tra le diverse realtà interessate dal progetto e il Comitato esecutivo, Caroni però riconosce il buon proposito di ridurre il più possibile l'impatto sul territorio.