

Mobilità L'A2-A13 strappa l'applauso

Buona l'accoglienza riservata alla variante del collegamento veloce presentata a Magadino
Non sono però mancati dubbi e domande in merito a espropri, costi e tempi di realizzazione

LUCA PELLONI

■ Fine della presentazione. Scattano gli applausi. Di quelli spontanei. Se non da ingenui, sarebbe quantomeno da inguaribili ottimisti pensare che la strada imboccata dal collegamento veloce del Locarnese si dimostrerà priva di ostacoli. Ma lascia comunque ben sperare l'accoglienza riservata alla cosiddetta «bozza verde», presentata alla popolazione da Marco Fioroni (capo filiale dell'USTRA a Bellinzona), Nicola Guidotti (Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio, capoprogetto A2-A13) e Matthias Neuenschwander (coordinatore del comitato esecutivo A2-A13), durante un incontro nel salone comunale di Magadino. Un fattore importante, questo, perché come sottolineato dai relatori, quanto più si riuscirà a creare il consenso attorno al progetto, tanto più questo vedrà aumentare le proprie possibilità di realizzazione da parte della Confederazione. Già perché, va ricordato, dal primo gennaio 2020 il tratto interessato della A2-A13 entrerà nel novero delle strade nazionali. E il tanto agognato collegamento veloce - se ne parla da oltre 20 anni - potrà così essere finanziato attraverso il fondo stradale FO-STRATA. Anche altri progetti nel resto della Svizzera, però, attendono la realizzazione. Per aumentare le chances, dunque, il Cantone ha deciso di anticipare la progettazione.

Progettazione che ha portato alla presentazione dell'ultima variante, sostenuta anche dall'Ufficio federale delle strade (USTRA). Una variante che vede lievitare i costi da 1,3 a 1,45 miliardi, ma che nel contempo permette di avere un riguardo ancor maggiore per il territorio. In estrema sintesi, su undici chilometri di strada sette saranno in galleria (a due canne). Tra svincoli (alla rotonda in fondo alla vecchia T21, o per i nostalgici la «Pomodori», e a Bellinzona) e semisvincoli (a Quartino e S. Antonino, all'altezza dei centri commerciali), da rilevare anche il viadotto sul Ticino, che sarà affiancato dalla nuova cantonale, che sarà spostata per creare un solo attraversamento sul Piano e allontanata così dalla zona protetta. Il tutto porterà, secondo i calcoli degli esperti, a una notevole diminuzione del traffico sulle strade attuali: senza il nuovo collegamento si prevede che nel 2040 circoleranno 37.000 veicoli al giorno tra Cadenazzo e S. Antonino, mentre a Cugnasco saranno 16.000; con la nuova arteria, invece, il traffico sarà dimezzato sulla sponda destra e diminuirà di un terzo su quella sinistra.

«Il progetto merita un applauso, perché sembra aver ascoltato tutte le sensibilità in gioco», ha esordito il Municipale di Cugnasco-Gerra, Marco Calzascia, durante il momento riservato alle domande. «Ho però due dubbi. Il primo legato ai costi e il secondo in merito all'orizzonte temporale per la realizzazione, stimato tra il 2033 e il 2038. Perché non si considera più un

eventuale tracciato panoramico?». Neuenschwander: «Nessuno appoggia più questo tipo di collegamento, che comunque non genererebbe minori costi e i cui tempi (tra progettazione, approvazione ed esecuzione) non si discosterebbero da quelli ipotizzati oggi». «Sono previsti terreni di compensazione per chi perderà i propri?», è poi stato chiesto dalla sala soprattutto in merito allo spostamento, verso Bellinzona, dell'attraversamento sul Ticino. Guidotti: «Siamo evidentemente a conoscenza di alcuni conflitti, ma in questa fase stiamo disegnando l'asse stradale. Espropri, compensazioni e altre trattative saranno affrontate

dall'USTRA in quella successiva. Ed eventuali opposizioni potranno essere inoltrate quando saranno pubblicati i piani esecutivi». «Ogni metro di superficie agricola tolto da una parte andrà compensato da un'altra», ha poi rassicurato Neuenschwander. Infine, perplessità sono state espresse in merito all'obbligo, per chi proviene da Locarno, di dover scegliere già alla rotonda dell'aeroporto se imboccare la cantonale oppure la galleria, dovendo così raggiungere lo svincolo di Bellinzona e tornare indietro, per dirigersi ai centri commerciali di S. Antonino. Un punto sul quale anche per il sindaco di Gamba-rogno, Tiziano Ponti, ci si dovrà chinare,

verificando inoltre se le stime dei 10.000 passaggi sulla cantonale della sponda sinistra non siano troppo ottimistiche. Guidotti ha però ricordato che in pochissimi chilometri ci sono diversi svincoli e semisvincoli, come in nessuna altra strada nazionale. Dover raggiungere Bellinzona per poi tornare, inoltre, allunga la strada di un solo chilometro su un'arteria scorrevole. Ulteriori aspetti specifici potranno essere passati al setaccio durante due pomeriggi di approfondimento in programma, sempre dalle 14 alle 17.30, il 19 giugno al Dipartimento del territorio (Bellinzona) e il 22 giugno nella Casa comunale di Magadino.



VICINE L'attuale strada cantonale sarà spostata, affiancando il nuovo viadotto dell'A2-13 sul Ticino, in modo che vi sia un solo attraversamento del Piano di Magadino. (Foto Dipartimento del Territorio)