

A2/A13, comincia il «tour de force»

Marco Borradori: «Siamo nei tempi, è imperativo far valere i nostri bisogni»

Con la presentazione ufficiale del rapporto firmato dal consorzio BelLo, è iniziato il cammino verso la scelta di 2-3 opzioni di tracciato, da sottoporre a Berna, entro fine anno, per il collegamento autostradale del Locarnese

«Siamo nei tempi, e abbiamo rispettato gli accordi presi; ora però comincia un vero *tour de force*». Con queste parole Marco Borradori ha introdotto la presentazione ufficiale degli otto tracciati studiati dal Consorzio BelLo, per realizzare il collegamento autostradale del Locarnese. Otto opzioni, che - come anticipato dal CdT nell'edizione di sabato - comporterebbero costi stimati tra 700 milioni e 1,1 miliardi di franchi, a seconda della tecnica scelta. Pur nella diversità delle soluzioni ventilate - viadotti, gallerie in roccia o artificiali, lunghe o brevi, strade pedemontane o il rifacimento totale o parziale dell'asse esistente - vi sono stati comunque alcuni punti fermi nel lavoro del consorzio. «In corrispondenza dei Comuni la nuova strada sarà in ogni caso interrata», ha spiegato l'ing. Andrea Galli: «il ponte sul Ticino sarà ampliato a quattro corsie e vi saranno due svincoli completi a Quar-

tino e Sant'Antonino; inoltre, tutto l'ultima porzione del tracciato verso la A2 - quella che già oggi conta 4 corsie - sarà interrata». Nel mezzo, come detto, diverse idee, tra le quali Berna sarà poi chiamata a scegliere. «Ed è importante», ha sottolineato Borradori, «che siamo *noi ora* a indicare alle autorità federali la soluzione che più rispetta le nostre esigenze, e non debba essere Berna a progettare questa strada da zero, in base a priorità che non sono per forza le nostre». Quanto ai costi dell'opera, il consigliere di Stato ha risposto a chi gli chiedeva il perché della notevole differenza tra il preventivo per la Variante '95 (300 milioni circa) e la spesa stimata per le nuove varianti: «Parliamo di un tratto lungo 10 chilometri, da realizzare secondo gli standard imposti *oggi*, e non 10 anni fa, dalla Confederazione: standard, che avrebbero portato il costo della stessa V95 a circa 600 milioni». **o.b.**



LA ROSA Le soluzioni approfondite dal Consorzio contemplano una «panoramica», una variante pedemontana, la sistemazione dell'asse attuale, una strada lungo i binari della ferrovia e due gallerie: una verso il Sottoceneri e una da 6,2 km tra Quartino e Cadenazzo. (foto CdT/bp)

I TEMPI DEL PROGETTO

- **IERI** Dopo l'informazione ai Comuni direttamente toccati dal tracciato del futuro collegamento - Gambarogno, Cadenazzo, Sant'Antonino e Camorino - sono state convocate anche le associazioni che avevano guidato l'opposizione alla Variante 95, come pure la Federazione architetti svizzeri.
- **OGGI** Comincia la consultazione del documento elaborato dal consorzio BelLo 2020: fino al 9 luglio la Direzione politica di progetto (DPP) raccoglierà le osservazioni di tutte le parti coinvolte.
- **DAL 10 LUGLIO** Prenderà avvio la fase di valutazione delle otto varianti, da parte di un ente esterno all'amministrazione, secondo un metodo comparativo accettato dall'Ufficio federale delle strade.
- **ENTRO FINE ANNO** Ricevuto il rapporto finale, la Direzione politica di progetto individuerà 2-3 varianti definitive da trasmettere alle autorità federali. La selezione finale terrà conto del livello di condivisione delle singole soluzioni, così che a Berna giungano progetti accettati e potenzialmente realizzabili senza generare conflitti.
- **NEL 2011** Il Parlamento deciderà in merito all'inserimento del collegamento A2/A13 nell'ampliamento della rete di strade nazionali. In caso di verdetto positivo, la speranza del Cantone è che Berna - per progettare la strada - tenga conto delle indicazioni scaturite dalla consultazione orchestrata dalla DPP.