

PROGETTO Presentato il rapporto intermedio, con una nuova variante

Collegamento A2-A13, «siamo sulla buona strada»

Marco Borradori:
«Tabella di marcia rispettata malgrado i ricorsi. Ma sarà fondamentale raggiungere il consenso su almeno due tracciati da sottoporre a Berna».

di MAURIZIO VALSESIA

Rispettando la tabella di marcia, il consorzio Bel-Loc 2020 – incaricato dal Consiglio di Stato di elaborare sei varianti per il collegamento A2-A13 – ha consegnato il proprio rapporto intermedio alla Direzione Politica di Progetto (DPP), l'organismo che sovrintende l'intero iter. I contenuti del rapporto sono stati illustrati ieri alla stampa dal consigliere di Stato Marco Borradori, che siede nella DPP insieme ai rappresentanti degli enti e delle associazioni coinvolte nel rilancio dell'iter all'indomani della bocciatura popolare della Variante 95. Presenti anche l'ing. Riccardo De Gottardi (direttore Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità) e l'ing. Matthias Neuenschwander (coordinatore della DPP).

«Siamo entro i tempi previsti – ha affermato Borradori – nonostante i ricorsi presentati nel 2009 (ndr. da aziende concorrenti con la Bel-Loc 2020 nell'ambito dell'assegnazione del mandato). Il rapporto intermedio è stato già presentato ai Comuni e nelle prossime ore sarà illustrato alle associazioni interessate».

Le opzioni sono sostanzialmente le stesse ventilate negli ultimi anni, più la variante cosiddetta "libera", lasciata cioè al giudizio del consorzio Bel-Loc 2020.

Cominciamo da quest'ultima. Prevede un'unica galleria nella collina con un cavalcavia che da Quartino porta nelle viscere della montagna. Il ritorno sul piano in corrispondenza di Cadenazzo e l'interramento in corrispondenza dell'attuale "tirata" di Sant'Antonino. È la più pulita dal punto di vista concettuale e ha destato un certo interesse tra gli addetti ai lavori.

Le altre, come detto, ricalcano tracciati già ipotizzati. Tutte (come la "libera") sottostanno a vincoli precisi, in primis devono restare a sud della linea ferroviaria (quindi non invadere l'area centrale del Piano, come invece avrebbe fatto la Variante 95 bocciata in votazione popolare). E tutte (considerando la direzione Locarno-Bellinzona) partono dall'attuale ponte sul Ticino tra l'aeroporto di Locarno e Quartino (altro vincolo) e terminano prima dello svincolo dell'A2 esistente. Abbiamo quindi: la variante 1, o "collinare", in parte in galleria e in parte su cavalcavia, sfruttando parte delle rampe del Ceneri; la variante 2, che



Quale che sia il tracciato scelto, non potrà più procedere dritto sul Piano dalla rotonda dell'Aeroporto, nella foto, come prevedeva la variante 95 bocciata dal popolo.

prevede un adattamento della strada cantonale esistente, interrata però in corrispondenza delle zone edificabili; la 3, tra ferrovia e strada cantonale (è quella più lontana dalla collina) con l'interramento del tratto finale presso la zona industriale di Cadenazzo; la variante 4 o "pedemontana", corre ai piedi della montagna, in galleria presso gli abitati di Quartino, Conto-

ne e Cadenazzo, con un allacciamento tra questi ultimi due paesi per servire l'attuale strada per i collegamenti locali; infine, la numero 5, l'unica che punta direttamente oltre il Ceneri con un cavalcavia a Quartino che porta a una lunga galleria in salita (due corsie a salire e una a scendere) fino a Bironico. La numero 6 è la "libera".

Tempi, obiettivi e... speranze

Il rapporto intermedio, è stato precisato, non è inteso a confrontare le varianti stilandone una graduatoria (scopo riservato al rapporto definitivo), bensì indicare le opzioni possibili e porre le basi per i prossimi passi. Entro la fine di maggio la Direzione Politica di Progetto riceverà il rapporto finale, che andrà in consultazione presso i Comuni. Seguirà lo studio delle varianti e in settembre il CdS conta di adottare il rapporto conclusivo e consegnarlo entro l'anno alla Confederazione.

L'obiettivo finale resta quello di sottoporre alla Confederazione due o tre varianti condivise, in modo che Berna possa scegliere quale finanziare e mettere in opera. «È importante – ha ribadito Marco Borradori – che il Ticino riesca a trovare un'intesa almeno su due ipotesi di tracciato, anche tre. A quel punto non dovrebbe riservare sorprese il voto con cui le Camere federali saranno chiamate, all'inizio del 2011, ad approvare l'inserimento del collegamento Locarno-Bellinzona nella rete delle strade d'importanza nazionale». Diventando proprietaria dell'arteria, Berna la finanzia e si assumerà la manutenzione.