

A2-A13 Presentato il rapporto finale, si avvia la fase di consultazione

Alla lente otto varianti per il collegamento veloce

I costi vanno da 733 milioni a 1,1 miliardi. I Comuni hanno 30 giorni per presentare le loro osservazioni. Due o tre saranno portate a Berna entro fine anno.

di LUCA PELLONI

A tre anni di distanza dalla bocciatura popolare della Variante 95, si torna nel vivo del collegamento A2-A13. Ieri, il Dipartimento del territorio ha infatti presentato il rapporto finale sugli otto corridoi immaginati. Corridoi che, nella loro elaborazione a 15 anni dalla prima proposta, tengono giocoforza conto di tutte le indicazioni dei vari attori coinvolti, facendo anche inevitabilmente lievitare i costi (vedi box a lato). E oggi - come spiegato dal Consigliere di Stato Marco Borradori e da Matthias Neuenschwander - si apre dunque la fase di consultazione per i Comuni e per le varie associazioni. Un mese di tempo per esprimere le proprie osservazioni, onde permettere al Governo di



redigere il proprio rapporto e presentare a Berna due o tre tracciati largamente condivisi entro la fine dell'anno. Perché sarà poi la Confederazione a decidere modi e tempi d'esecuzione.

Tutti i tracciati su cui ora si dovrà riflettere sono stati elaborati con obiettivi politici chiari: «Dal miglioramento delle condizioni di viabilità alla salvaguardia dell'ambiente, passando per la valorizzazione delle risorse territoriali alla salvaguardia dell'agricoltura», ha sottolineato Borradori.

Tratta interrata per tutti

Come illustrato da Andrea Galli e Sergio Rovelli del Gruppo Bel-Lo, i corridoi hanno alcune peculiarità in comune: l'interramento della tratta in corrispondenza dei Comuni (zona residen-

ziale); a ovest uno svincolo completo a Riazzino-Aeroporto, l'attraversamento Ponte sul Ticino a 4 corsie, uno svincolo completo a Quartino-Gambarogno; a est uno svincolo completo a S. Antonino e l'interramento completo della tratta A2-Svincolo di S. Antonino (tratta a 4 corsie).

Tracciati molto diversi

Due le opzioni per la variante 1 (Collinare). La prima prevede una salita a tre corsie verso il Monte Ceneri, in galleria e viadotto, un semi svincolo da e per Lugano sulla "cantonale" del Ceneri e la discesa verso Cadenazzo in galleria. Tempi di realizzazione: 8 anni. Costi (è la variante più cara): 1,1 miliardi. La seconda versione della "Collinare" si distingue invece per l'allacciamento alla A2

in località al Motto e una diramazione autostradale Locarno-Bellinzona-Lugano. In questo caso i costi sarebbero di 733 milioni e i tempi di 7 anni.

La Variante 2, invece, si riferisce al potenziamento del tracciato esistente. Prevede due corsie di strada "locale" e due veloci, da interrare in prossimità degli abitati. In questo caso i tempi sono di 6/7 anni, mentre i costi di 891 milioni. Quella cosiddetta di "Pianura" è invece la Variante 3, che non sconfinerà più sul piano di Magadino come inizialmente previsto. E, dunque, che ipotizza una galleria artificiale sotto Quartino, una tratta lungo la ferrovia con riparo fonico, il passaggio di Cadenazzo in galleria artificiale lungo il tracciato FFS e un nuovo svincolo a S. Antonino/Cadenazzo. Con una previsione di

«il costo del consenso»

I costi dei tracciati studiati si attestano tra i 733 milioni e 1,1 miliardi. Ben più della vecchia Variante 95. «Sono i costi della democrazia e del consenso», ha spiegato con una battuta Marco Borradori, rilevando comunque che, oggi, anche la Variante 95 sarebbe costata attorno ai 600 milioni. E le spese calcolate comprendono misure di compenso ecologico, nonché tutte le misure fiancheggiatrici, tra le quali la sistemazione della strada cantonale attuale.

i volumi del traffico

Dettagliate anche le proiezioni del traffico effettuate dal Gruppo Bel-Lo. Previsioni che disegnano uno scenario al 2025, con un importante aumento dei veicoli. Impossibile riassumere tutti i dati presentati. Ma Sergio Rovelli ha mostrato l'evoluzione nelle varie tratte dei diversi tracciati, mostrando carichi e sgravi di tutti i settori. Ai Comuni utilizzare anche questo criterio per esprimersi.

Nella foto il tracciato della Variante 6, quella cosiddetta "libera", che ha lasciato spazio ai progettisti. Tutti i dettagli degli otto tracciati si trovano sul sito del Cantone: www.ti.ch.

6 anni è la variante che richiederebbe i minori tempi di realizzazione, con un costo di 857 milioni.

Due le opzioni anche per la Variante 4, la Pedemontana. La prima (6/7 anni, 825 milioni), prevede una galleria artificiale sotto Quartino, gallerie di aggiramento di Contone e Cadenazzo e uno svincolo intermedio all'altezza della zona industriale di Cadenazzo. La seconda opzione si distingue dalla prima nella parte concernente Quartino: la galleria aggirerebbe il nucleo. Costi 806 milioni ed esecuzione di 7 anni.

La Variante 5 (Nord-Sud) prevede invece una galleria di circa 6 km per raggiungere Rivera/Bironico, un nuovo svincolo autostradale a Bironico e la demolizione dell'attuale svincolo a Rivera. Il tutto richiederebbe 7 anni e 804 milioni. Infine, la Variante 6 (libera) sarebbe per la maggior parte interrata. In particolare spicca una galleria di circa 6 km a due corsie. «Una sorta di Mappo-Moretina», come spiegato da Andrea Galli.