

LOCARNESE Il CdS ha scelto tre corridoi da presentare a Berna, ma uno è ritenuto il migliore

Il collegamento A2-A13 va a braccetto con la cantonale

Si punta sulla variante che ricalca l'attuale strada, passandole sotto o di fianco. Costo 891 milioni e tempi realizzativi di 7 anni. La palla passa ora alla Confederazione.

di LUCA PELLONI

Tutte le varianti sono uguali. Ma tre sono più uguali delle altre; una in particolare. Il Consiglio di Stato ha presentato ieri, «nel pieno rispetto dei termini prefissati», i corridoi che saranno sottoposti alla Confederazione per il collegamento veloce del Locarnese. Il 12 ottobre è dunque una data che entrerà negli annali, perché finalmente il Cantone, e in particolare il Locarnese, sembra aver trovato un accordo su un collegamento tanto importante, quanto discusso negli ultimi decenni. Ora la palla passa nelle mani della Confederazione che dovrà decidere se – anche se rassicurazioni di massima



già ci sono – e quando realizzarlo. Come detto sono tre le varianti ritenute più meritevoli – tratte dalla rosa delle otto presentate qualche mese fa – dalla Direzione politica di progetto (DPP), istituita all'indomani della bocciatura della Variante 95 e delle quale fanno parte tutti le sensibilità distribuite sul territorio. «Una vince però su tutte», ha spiegato il direttore del Diparti-

mento del territorio, Marco Borradori, sottolineando – con orgoglio – il raggiungimento dell'obiettivo. Ovvero portare a Berna, entro la fine del 2010, una o più varianti largamente condivise. Vediamole. «Quella che più di tutte dimostra un rapporto favorevole tra costi e benefici è la variante 2», ha spiegato Matthias Neuenschwander, coor-

dinatore della DPP. Vale a dire il corridoio che «ricalca il tracciato dell'attuale strada cantonale, con passaggi in galleria artificiale in corrispondenza delle zone residenziali dei Comuni del Piano. Sopra a fianco di essa, a dipendenza delle sezioni, resta dunque presente la strada urbana di collegamento fra i Comuni». «È una strada nuova, che si aggiunge all'attuale, la quale verrà declassata», ha puntualizzato Borradori a scanso di equivoci. Costo dell'operazione: 891 milioni di franchi. Mentre i tempi di realizzazione si aggirano attorno ai 7 anni. «Questa soluzione permette anche una realizzazione a tappe», gli ha fatto ancora eco Neuenschwander. Ma per Berna, come accennato, partiranno tre tracciati. Sullo stesso piano, comunque uno scalino sotto quella appena illustrata, si trovano dunque la variante 3 e la 6 (quella cosiddetta "libera"). La variante 3 attraversa Quartino in galleria artificiale, affianca in seguito la linea FFS fino a raggiungere Cadenazzo, dove interrata oltrepassa la zona della stazione e raggiunge la zona commerciale di Sant'Antonino. Procede poi, sempre interrata, fino a raggiungere la A2 a Bellinzona Sud. Costo: 857 milioni. La variante 6, invece, aggira Quartino ed entra in galleria fino a raggiungere Sant'Antonino (circa 6 km) e da lì, in galleria artificiale sotto il sedime esistente, raggiunge la A2 a Bellin-



A sinistra la cartina con il tracciato ritenuto il migliore (variante 2). Sopra il traffico sul Piano di Magadino, che dovrebbe risolversi con la realizzazione del collegamento veloce.

zona Sud. Praticamente è tutta sotterranea. Costo: 979 milioni. Tutti le spese sono stimate con un'approssimazione di più o meno il 30%. Il tutto, per il momento, rimane comunque solo sulla carta. Passerà infatti ancora qualche anno prima che la Confederazione metta in atto il cantiere.

«Basta fare una strada»

«L'importante è che si faccia una variante, qualunque essa sia». È con queste parole che Fabio Regazzi (PPD) spiega lo stato d'animo con cui la Commissione della Gestione del Gran Consiglio ha accolto ieri il lavoro eseguito sul collegamento A2-A13 dal Cantone e illustrato ieri mattina ai commissari da Marco Borradori. «Come Gestione – ci dice Regazzi – abbiamo deciso di non esprimerci più su questo tema, sia perché non è più di nostra competenza, sia per non rimettere le lancette indietro dell'orologio».