

A2-A13 Matthias Neuenschwander sull'attraversamento di Cadenazzo

«Problema? No, un semplice miglioramento del tracciato»

Le nuove norme vigenti vogliono tunnel con corsie di marcia separate. Ma così la strada si allarga. Allo studio dunque soluzioni alternative che migliorino la tratta.



L'ipotesi di separazione delle corsie di transito fa allargare il calibro del tunnel e crea "problemi" per le case disseminate ai lati.

(foto Demaldi)

di LUCA PELLONI

«Non è un problema, ma una semplice ricerca di soluzioni che porterà ad un miglioramento del tracciato». Matthias Neuenschwander - coordinatore dell'ex direzione politica di progetto - è sereno, ma anche un po' sorpreso della notizia trapelata circa gli approfondimenti in corso sul tracciato del futuro collegamento veloce tra il Locarnese e il Bellinzonese.

La questione riguarda il tracciato preferito dal Canton Ticino. Ovvero quello che ricalca a grandi linee l'attuale strada cantonale, a tratti in superficie e a tratti sotto il suolo. E in

particolare la tratta di Cadenazzo. Secondo norme europee, cui la Svizzera ha aderito, il traffico nel tunnel dovrebbe d'ora in avanti essere separato. A Cadenazzo, dove era prevista una strada sotto terra, si pone dunque la questione del calibro. Separare i sensi di marcia, infatti, implica un allargamento con conseguenti problemi dovuti alle case situate ai margini. Nulla di scorvolgente, in realtà, poiché l'USTRÀ già mesi fa chiese degli approfondimenti dello studio di fattibilità. «Sin dall'inizio sapevamo che l'attraversamento di Cadenazzo era il più complicato, anche per la fase di cantiere. Gli approfondimenti richiesti vertono dunque sulla possibi-

lità, o sull'opportunità, di separare i flussi di traffico. Dove era prevista una galleria a due corsie, ora bisognerebbe ad esempio prevedere una parete centrale con un conseguente allargamento della strada. Diventa dunque sempre più difficile passare proprio dove si intendeva transitare con le varianti proposte», spiega ancora Neuenschwander.

Si stanno quindi valutando le alternative. «Come andare in profondità, con una galleria chiusa e non a cielo aperto (vedi metropolitana) oppure modificare un po' il tracciato verso il cono di deiezione. Ma non c'è ancora nulla di definitivo», continua Neuenschwander.

Queste ipotetiche modifiche potrebbero avere delle incidenze sui costi, facendoli lievitare? «Certo. Tra le indicazioni per gli approfondimenti vi è anche l'invito a evitare la riduzione delle corsie nelle gallerie con corsie di accelerazione. Una risposta a queste domande, che implichi delle modifiche, ovviamente porterebbe a un aumento dei costi. Sarà poi l'USTRÀ a decidere se intende realizzare delle gallerie che costano un po' meno e forse sono un po' meno sicure oppure il contrario. Ma ripeto. Non si tratta di un problema. Bensi di un semplice esercizio, nell'ambito di uno studio di fattibilità, che porta a un miglioramento del tracciato», sottolinea infine Neuenschwander.

Ad inizio luglio vi sarà dunque un'informazione ai Comuni interessati dal tracciato. Senza, per dirla tutta, grandi novità proprio poiché non v'è ancora nulla di definitivo. Poi si procederà alla valutazione del rapporto costi/benefici - secondo il metodo già utilizzato in precedenza - che richiede un paio di mesi. In autunno - che termina al 21 dicembre come ricorda Matthias Neuenschwander - tutto sarà pronto per aggiornare la Confederazione. Le Camere federali dovrebbero chinarsi sulla questione nella sessione di dicembre o in quella primaverile.