

A2-A13, otto corridoi sotto esame

Parte oggi la consultazione. Costi, particolarità e tempi d'esecuzione della nuova strada

Il rapporto finale, con lo studio di varianti, per il nuovo collegamento stradale A2-A13 è pronto e ieri è stato presentato alla stampa. Contiene i dettagli delle otto possibilità prese in esame; da oggi il rapporto è in consultazione nei Comuni interessati e presso diverse associazioni, tutti chiamati ad esprimersi nel giro di un mese.

'Siamo nei tempi previsti'

Il consigliere di Stato **Marco Borradori**, direttore del Dipartimento del territorio, e il coordinatore della Direzione politica di progetto **Matthias Neuenschwander** hanno tenuto a precisare che i

tempi previsti sono stati rispettati. «Entro la fine dell'anno vogliamo essere in grado di presentare a Berna due o tre varianti condivise. E più sono condivise, meglio sarà - ha commentato Borradori -. Il collegamento tra Locarnese e Bellinzonese dovrebbe poi venir assunto dalle strade nazionali, che realizzeranno, e quindi pagheranno, la nuova strada. È una corsa contro il tempo, ma è anche essenziale arrivare con una proposta nostra. In caso contrario, la Confederazione potrebbe fare una scelta sua, che non va nella direzione da noi auspicata». Una direzione che è riassunta negli obiettivi posti dal Cantone,

dopo il naufragio in votazione popolare della Variante '95.

Gli obiettivi politici

Il primo punto è il miglioramento delle condizioni di mobilità, con lo sgravio del traffico parassitario; c'è poi la salvaguardia dell'ambiente, con il miglioramento della situazione ambientale (rumore, inquinamento eccetera); infine, bisognerà preservare nella sua integrità il territorio agricolo.

Al termine della consultazione (il periodo scade il 9 luglio prossimo), inizierà la fase di messa a confronto delle otto varianti. Per questo, ha affer-

mato Neuenschwander, verrà utilizzato un metodo riconosciuto dall'Ustra (l'Ufficio federale delle strade). Nel corso della conferenza stampa è pure stato precisato che Berna sta seguendo passo dopo passo l'iter per la nuova A2-A13.

Per quanto riguarda i costi, si va da 1,1 miliardi di franchi per la variante più costosa, a 733 milioni per quella meno cara (vedi articolo riquadrato, che specifica anche i tempi di realizzazione).

Una fattura che sembra enorme rispetto ai 350 milioni ipotizzati per l'ormai soppiantata Variante '95. L'impressione, a questo punto, è che non si badi a spese visto che sarà Ber-

na a dover mettere mano al borsello.

'Il prezzo del consenso'

«La '95, oggi come oggi, con tutte le misure di sicurezza per le nuove strade, costerebbe circa 600 milioni. Quindi il divario scende - ha risposto Borradori -. C'è poi la decisione democratica che ha affossato la '95 per proteggere il Piano di Magadino e la ricerca del consenso. Tutto ciò, ovviamente, ha il suo prezzo». Le soluzioni che verranno adottate cercano di rispettare le esigenze delle diverse parti. In ogni caso, per ora, Berna non ha posto limiti di spesa. A priori non ci sono

quindi varianti troppo onerose; è tutta una questione di equilibrio tra costi e benefici.

Andrea Galli e **Sergio Rovelli**, i due rappresentanti del consorzio Bel-Lo, incaricati di studiare le varianti, hanno illustrato alcuni aspetti del rapporto finale (consultabile sul sito ti.ch/A2A13). Pochi gli accenni ai temi ambientali. Comunque, tutte le varianti portano a un netto miglioramento dell'inquinamento fonico e sgraveranno dal traffico gli abitati attualmente attraversati dalla strada. A chi è coinvolto nella fase di consultazione vengono comunque messe a disposizione tutte le informazioni necessarie. **S.F.**

Gallerie, interramenti, viadotti e tratti a quattro corsie: ecco le soluzioni possibili

Le 8 varianti presentano alcuni aspetti comuni: l'interramento dove attraversano le aree abitative; svincoli a Riazino, Quartino e Sant'Antonino; due tratti a quattro corsie (dalla rotonda dell'aeroporto fino a Quartino, compreso il ponte sul fiume Ticino; e sulla tirata di Sant'Antonino, che correrà sotto terra). Per il resto si differenziano e di molto, sia per il corridoio che percorrono, sia per i costi e i tempi di esecuzione.

Variante collinare

Sale verso il Ceneri in galleria e su viadotti, ha un semi-

svincolo sulla cantonale del Ceneri e scende verso Cadenazzo in un secondo tunnel di tre corsie; costa 1,1 miliardi e ci vogliono otto anni per realizzarla.

Variante collinare A2

A differenza della prima, si allaccia all'autostrada, con diramazioni verso Bellinzona e Lugano. Costa 733 milioni e può essere costruita in 7 anni.

Variante esistente

Interrata all'altezza degli abitati, segue l'attuale tracciato. I tempi d'esecuzione

sono di 6/7 anni e costa 891 milioni.

Variante pianura

Scorre parallela alla ferrovia, a nord degli abitati, con ripari fonici e gallerie artificiali a Quartino e Cadenazzo. Può essere costruita in 6 anni con una spesa di 857 milioni di franchi.

Varianti pedemontane

In galleria a Quartino, Contone e Cadenazzo, passa contro montagna. Due varianti simili con costi oltre gli 800 milioni e tempi di esecuzione attorno ai 7 anni.

Variante Nord-Sud

Galleria di 6 chilometri fino a Rivera-Bironico e allacciamento all'A2; 804 milioni di franchi e un cantiere di 7 anni.

Variante libera

Disegnata dal Consorzio Bel-Lo: una galleria pedemontana di 6 chilometri a 2 corsie, con cunicolo di sicurezza. La strada è quasi tutta interrata. È una sorta di galleria Mappo-Moretina bis; si può costruire in 7 anni per una spesa di 979 milioni.

