

# A2-A13, variante 2 in 'pole position'

*Il Consiglio di Stato favorevole a una nuova strada, in parte interrata, che segue l'attuale tracciato*

Entro i termini previsti, nella sua seduta di ieri il Consiglio di Stato – accogliendo il rapporto presentato all'unanimità dalla Direzione politica del progetto (Dpp) – ha deciso di proporre a Berna che il collegamento A2-A13 venga realizzato secondo la variante 2, ossia intervenendo sul tracciato della strada cantonale esistente. Un variante – come è stato sottolineato ieri pomeriggio in una conferenza stampa dal consigliere di Stato Marco Borradori e dal coordinatore del Dpp Matthias Neuenschwander – che «*presenta la miglior differenza tra costi (891 milioni di franchi) e benefici e risulta la più vantaggiosa secondo i criteri di valutazione qualitativi e gode del sostegno di tutte le parti interessate*».

Si tratta in sostanza di realizzare una strada nuova, su cui si potrà viaggiare a 80 chilometri orari e che ricalca il tracciato dell'attuale strada cantonale, con passaggi in galleria nell'attraversamento delle zone residenziali dei Comuni del Piano. Sopra o a fianco ad essa sarà presente la strada urbana di collegamento fra i Comuni.

## Varianti subordinate

Quale alternativa, in via subordinata, il Consiglio di Stato ha deciso di proporre all'Ufficio federale delle strade le varianti 3 (in pianura, con attraversamento di Quartino in galleria artificiale, costo 857 milioni) e la variante 6 (che aggira Quartino ed entra in galleria fino a raggiungere Sant'Antonino, costo 979 milioni). Alla Confederazione verrà comunemente chiesto di «*realizzare il più rapidamente possibile il collegamento A2-A13 all'interno del perimetro stabilito dal Gran Consiglio*».

«Sono veramente molto soddisfatto – ha affermato ieri Borradori – di aver potuto adottare questo rapporto nei tempi previsti. Dopo la bocciatura della varian-



Il tracciato della variante 2, scelta dal governo per il collegamento tra il Locarnese e l'autostrada A2

te 95' in votazione e l'iniziale sbandamento in chi è stato sconfitto alle urne, abbiamo ritrovato il bandolo della matassa costituendo la Direzione politica di progetto in cui sono state rappresentate tutte le varie sensibilità, tendenze e ideologie. Il lavoro non è stato facile ma abbiamo raggiunto l'obiettivo di presentare a

Berna 2-3 varianti condivise, assolvendo così il mandato datosi dal Consiglio di Stato». Borradori ha altresì sottolineato come il lavoro sia stato seguito anche dall'Ufficio federale delle strade, con cui continuerà la collaborazione nelle prossime fasi di affinamento delle soluzioni presentate. Ieri mattina vi è stata anche

la presentazione alle Commissioni gestione e pianificazione del Gran Consiglio. «Sono abbastanza fiducioso – ha commentato Borradori – anche se non mi illudo che tutto il Cantone condivida la scelta adottata. Ma il lavoro è stato svolto seriamente e lontano dalla politica». La variante 2 preferita è quella che presenta «il

miglior drenaggio del traffico». Realizzarla richiederà circa sette anni ma vi sarà il vantaggio di poter procedere a tappe.

## 'Missione impossibile'

Sulla «missione impossibile» che invece è stata portata tempestivamente a compimento ha po-

sto l'accento anche il coordinatore Matthias Neuenschwander, che ha ringraziato Comuni e associazioni per la proficua collaborazione data. Ciò che ha consentito di raggiungere gli obiettivi politici prefissati con l'allestimento delle varianti, ossia il miglioramento delle condizioni di mobilità, la salvaguardia dell'ambiente e dell'agricoltura e la valorizzazione delle risorse territoriali.

Tutte le otto varianti studiate sono risultate fattibili, con costi oscillanti da 733 a 1'100 milioni (più o meno il 30 per cento). Gli esperti coinvolti hanno convenuto che il grado di approfondimento sia stato sufficiente e adeguato alla fase di studio e uguale per tutte le varianti. Non sono emersi punti critici tali da far ritenere irrealizzabile una delle varianti mentre quella numero 5 «Nord-Sud» «non rappresenta una soluzione per i problemi prioritari». Neuenschwander ha poi rilevato che i vari tracciati sono stati paragonati secondo un metodo ispirato ai criteri dello sviluppo sostenibile, concordato con la Confederazione. Ne è risultato che tutte le varianti hanno una differenza costi-benefici positiva.

M.P.C.

## La variante 3...

La variante 3 («pianura») ha un tracciato che attraversa Quartino in galleria artificiale; affianca in seguito la linea ferroviaria fino a raggiungere Cadenazzo, dove interrata oltrepassa la zona della stazione e raggiunge l'area commerciale di Sant'Antonino. Il tracciato previsto procede poi – sempre interrato – fino a raggiungere l'autostrada A2 a Bellinzona Sud. Il costo stimato per la realizzazione è di circa 857 milioni di franchi.

## ... e quella 'libera'

La variante 6 («libera», scelta dal Consorzio che ha portato avanti lo studio) aggira Quartino ed entra in galleria fino a raggiungere Sant'Antonino (sei chilometri). Da Sant'Antonino procede in galleria artificiale sotto il sedime esistente e raggiunge lo svincolo della A2 a Bellinzona Sud. Si tratta di una soluzione praticamente sempre in sotterranea e che comporta quindi dei maggiori costi, stimati in quasi un miliardo di franchi.

## Soddisfazione per Cit ed Ente regionale Locarnese

Nell'ambito della consultazione svolta negli scorsi mesi sia la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese (Cit) sia l'Ente regionale per lo sviluppo si erano espressi a favore delle varianti 2, 3 e 6. Il presidente della Cit, **Diego Erba**, manifesta quindi grande soddisfazione per la decisione adottata dal governo: «Sono membro della Direzione politica del progetto in rappresentanza della Cit e le scelte fatte a favore della variante 2 e delle altre ipotesi collaterali sono naturalmente condivise. Si tratta del resto delle varianti che, come Cit, avevamo indicato nel contesto della procedura di consultazione. Siamo soddisfatti di questa scelta e soprattutto che essa sia avvenuta in modo unanime, ciò che lascia presupporre che non vi sarà una conflittualità dopo. Sono state privilegiate le varianti che nel limite del possibile salvaguardano il manteni-

mento del territorio e non vanno a sottrarre aree all'agricoltura». Anche **Tiziana Zaninelli**, presidente dell'Ente regionale per lo sviluppo del Locarnese e Vallemaggia e membro della Direzione politica di progetto, manifesta grande soddisfazione. «La scelta adottata – considera – è stata il frutto di un lavoro condiviso e mi sembra che si sia giunti ad una soluzione che possa soddisfare sia coloro che intendono salvaguardare il più possibile il terreno agricolo sia il Locarnese che desidera da tempo un collegamento veloce con l'autostrada. Ritengo che sia stato fatto un ottimo lavoro. Adesso speriamo che la Confederazione ci sostenga sino in fondo, anche se l'iter sarà ancora lungo». Soddisfazione è stata espressa anche da **Francesco Maggi**, responsabile del Wwf Svizzera italiana, presente anch'esso ieri alla conferenza-stampa.