

IL DIBATTITO

di Marco Passalia, deputato Ppd+Gg in Gran Consiglio

A2-A13, compatti su un unico progetto

Continuano quasi per inerzia le interminabili discussioni sul collegamento A2-A13 del Locarnese alla rete autostradale nazionale. Una storia infinita di cui ancora è difficile vedere la conclusione e che non manca di creare una certa confusione. La popolazione – e penso di parlare per la maggioranza dei cittadini – ha difficoltà a capire che cosa stia realmente succedendo e cosa si prospetta per il futuro della mobilità nella regione. Facciamo un po' d'ordine, a che punto siamo? Bocciata la va-

riante 95 in votazione popolare nel 2007, il Cantone ha attivato un gruppo di lavoro per trovare nuove soluzioni. Dopo un'attenta analisi, sono state quindi proposte alla Confederazione tre varianti dai costi superiori al miliardo di franchi.

Con la decisione di non aumentare la vignetta lo scorso novembre, Berna non si prenderà più a carico i costi del collegamento autostradale sul Piano di Magadino.

Segue a pagina 30

A2-A13, compatti su un unico progetto

di Marco Passalia,
deputato Ppd+Gg in Gran Consiglio

Segue da pagina 13

Il Ticino difficilmente, anzi sicuramente, non avrà i fondi per questa importante opera e il supporto della Confederazione sarà fondamentale, anche se non facile da ritrovare.

A questo punto è dunque necessario che il Cantone si muova in maniera compatta e determinata su un unico progetto, quello ritenuto più valido nonché quello già condiviso dalle varie forze politiche e dalla società civile, così da arrivare pronti non appena sarà fissata la nuova base legale a livello federale per il finanziamento delle strade. Allo stato attuale delle cose sarebbe inutile infatti cercare un sostegno a Berna proponendo diverse varianti e mostrando delle spaccature istituzionali. È importante non fare passi falsi e come tanti ticinesi anch'io mi aspetto che il governo cantonale – in particolar modo il Dipartimento del territorio – faccia di tutto per evitare ulteriori ritardi e incertezze. Le promesse fatte fino ad ora sono tanto numerose quanto gli anni passati dall'ultima votazione popolare sul tema.

Ad oggi per la popolazione della regione del Locarnese e delle sue valli è più importante la tempistica con la quale verrà realizzata l'opera stradale, anziché la variante viaria su cui puntare. I progetti sul tavolo sono tutti meritevo-

li, ognuno con le sue peculiarità e i suoi punti critici, ma è tempo di scegliere quello che crea più concordanza sotto i diversi punti di vista per poi presentarsi a Berna al momento giusto con un progetto condiviso e privo di criticità.

Repetita iuvant: questo collegamento è essenziale per oltre 53mila residenti, 3'000 aziende, ristoranti, alberghi, nonché per tutti i turisti che visitano il Lago Maggiore e le sue splendide valli. È dunque fondamentale non perdere più tempo prezioso per realizzare l'opera viaria che porterà un punto a favore della mobilità e un beneficio per Locarno, che finalmente non sarà più l'unica città elvetica priva di un collegamento diretto con l'autostrada. Un'infrastruttura stradale che completerà quanto si è progettato negli ultimi anni a livello ferroviario e che vedrà il suo compimento con l'avvento di AlpTransit, un progetto che contribuirà a migliorare in parte la mobilità del Locarnese.

Concludo ricordando che la situazione sul Piano di Magadino è diventata insostenibile per gli utenti della strada – parlo per esperienza personale – e per gli abitanti dei comuni direttamente toccati: lo sconforto derivante da colonne chilometriche quotidiane e da situazioni di traffico a dir poco ingestibili non hanno di certo aiutato il Locarnese e le sue valli ad uscire da una spirale negativa fatta di polemiche e di scarsa lungimiranza. Ora è tempo di riscattarsi e di far sentire la voce di un cantone unito che è capace di portare avanti progetti condivisi, fondamentali per risolvere problemi di mobilità di un'intera regione.