

Collegamento A2/A13: gli scenari che si aprono dopo la decisione dell'USTRA

# «Sarà un percorso di guerra»

Intervista al consigliere nazionale Fabio Regazzi sulle reali chances del Locarnese di ottenere i fondi federali per la galleria scelta dall'USTRA: «Dovremo batterci con decisione e competenza».

PAGINA A CURA DI

M. e T. Valsesia

La Confederazione, attraverso l'USTRA, ha scelto la variante in galleria (costo due miliardi) per il nuovo raccordo fra l'A2 e la A13: la presentazione dell'importante progetto, tenuta nei giorni scorsi dal consigliere di Stato Claudio Zali, era francamente inattesa, almeno nel suo volume. Un autentico fulmine a ciel sereno. Sono seguite numerose interviste per tastare il polso ad autorità locali e cantonali. Il fronte del sì è apparso molto largo e ha espresso un apprezzamento pressoché unanime.

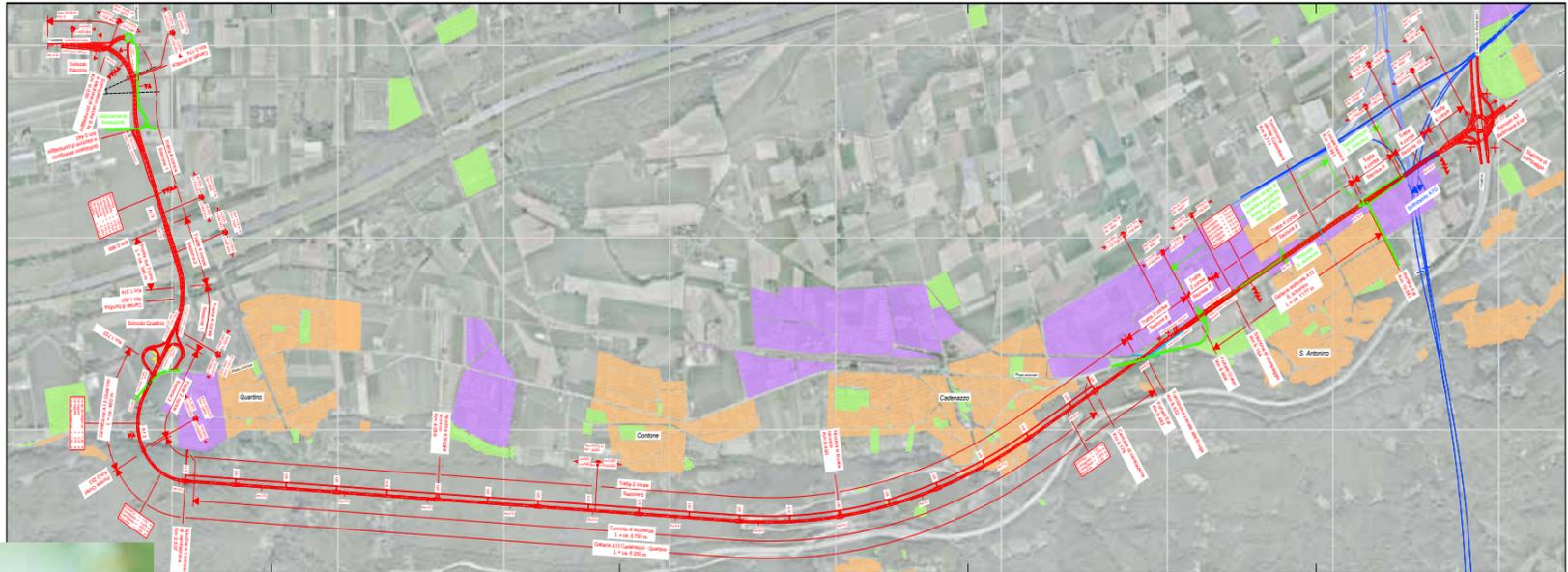
Sull'argomento abbiamo chiesto una valutazione anche a Fabio Regazzi, deputato PPD appena rieletto al Consiglio nazionale.

Due miliardi di investimento per il collegamento A2-A13 corrispondono al preventivo calcolato per il nuovo tubo della galleria del San Gottardo.

«Una somma considerevole. Per questo, di primo acchito è lecito porsi qualche dubbio sulla sua effettiva fattibilità», confessa con sincerità il consigliere nazionale Fabio Regazzi, che sull'esigenza di assicurare un collegamento veloce per il Locarnese ha presentato alcuni atti parlamentari, battendosi anche nell'ambito della commissione dei trasporti del Nazionale di cui è membro.

In realtà dubbi e perplessità sono molto diffusi anche fra la popolazione, benché i pubblici amministratori, a tutti i livelli, li hanno celati, almeno nelle dichiarazioni ufficiali, che - come rilevato - sono state unanimemente favorevoli. Del resto anche il consigliere di Stato Claudio Zali, presentando il programma con il finanziamento e l'iter del crono-programma, aveva respinto i timori, ritenendoli pura dietrologia, e confermando la sua fiducia nella credibilità della Confederazione.

In effetti, di fronte ai circa 400 milioni previsti per le varianti precedenti, il salto finanziario è davvero notevole. «Rimango comunque fiducioso - aggiunge Regazzi - poiché non voglio nemmeno pensare che la scelta del percorso in galleria sia stata un sorta di volontà intenzionale per sabotare un'esigenza



La variante 6, con la galleria e i due portali a Quartino e Cadenazzo.

che dovrebbe essere condivisa da tutti. C'è comunque il rischio che a livello federale il finanziamento incontri maggiori difficoltà visto che i mezzi finanziari non sono ovviamente illimitati».

Ora il Cantone si assume l'onere del progetto e della sua rapidità esecutiva in modo da arrivare a Berna in pole position.

Poi sarà il momento delle scelte, degli ostacoli e delle altre rivendicazioni da superare.

«Personalmente saluto con soddisfazione il passo intrapreso dal direttore del Dipartimento del territorio, ma dobbiamo essere coscienti che le difficoltà e gli ostacoli saranno notevoli. Sul tappeto ci sarà la concorrenza di molte altre tratte di strade che vanteranno pari requisiti e che necessiteranno il reperimento dei relativi finanziamenti. Il fatto che il collegamento A2-A13 risulta particolarmente oneroso non facilita quindi di certo le cose».

«Sul tappeto - aggiunge Fabio Regazzi - c'è il "FOSTRA", ossia il fon-

do di finanziamento delle strade: un pacchetto che sarà sottoposto all'approvazione delle Camere federali entro la prossima estate per passare poi in votazione popolare probabilmente nel 2017.

«Come si vede saranno necessari almeno due anni per porre le basi finanziarie dell'intera operazione», rileva ancora Fabio Regazzi. «E per fare fronte agli investimenti necessari da alcune parti si ipotizza pure un eventuale aumento della vignetta a 70 franchi. È un autentico percorso di guerra, irto di ostacoli. E come Deputazione ticinese dovremo batterci con decisione e compattezza a difesa dei legittimi

LEGENDA			
	Progetto nuovo collegamento veloce A2-A13		Zona edificabile residenziale
	Progetto nuove strade Cantorali / quartiere / residenziali		Zona edificabile residenziale (in consultazione)
	Progetto nuova linea ATG (in costruzione)		Zona edificabile industriale
	Corsi d'acqua		Zona destinazioni pubbliche
	Zona edificabile residenziale		Demolizioni edifici
	US		Usca di sicurezza

interessi del nostro Cantone. Sicuramente la priorità è il collegamento del Locarnese con la A2 per il quale sarò ovviamente impegnato in prima linea per sostenere questo fondamentale progetto per la nostra regione».

## Ponte sul Ticino ampliato e un nuovo grande svincolo Un cavalcavia sopra Quartino

Il tracciato inizia con l'inserimento del tratto esistente di A13 mediante lo svincolo di Riazzino (anche noto come rotonda dell'aeroporto), che secondo i progettisti continuerà a fungere da efficace collegamento anche alla viabilità locale ed al vicino aeroporto. Attraversato il fiume Ticino, si arriva allo svincolo di Quartino, che rimarrà sotto il nuovo tracciato autostradale il quale salirà di quota attraverso un cavalcavia al termine del quale il tracciato entrerà in galleria ad est di Quartino e ne uscirà ad ovest di Cadenazzo. Sopra il portale ovest della galleria è previsto il passaggio della nuova strada di collegamento tra lo svincolo di Sant'Antonino e la cantonale esistente. Come si



nota dei disegni, è previsto uno svincolo completo che va ad allacciare il paese di Sant'Antonino a sud e la sua zona industriale a nord. In corrispondenza della zona industriale di Sant'Antonino, il tracciato inizia a scendere di quota arrivando sotto l'attuale quota terreno,

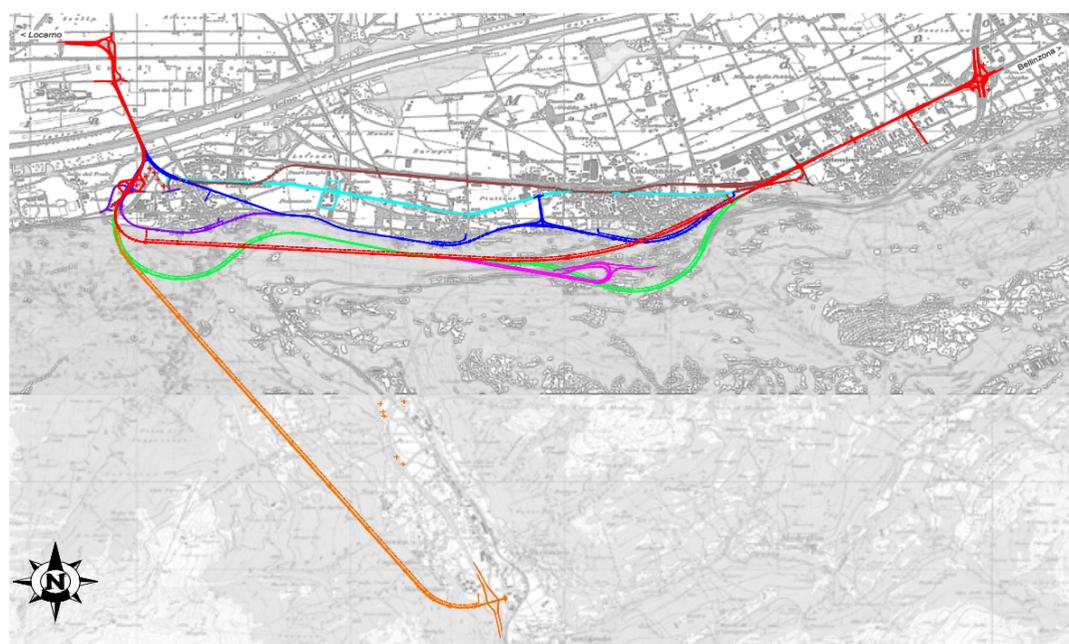
in parte in galleria artificiale, in parte in trincea. Dopo la tirata di Cadenazzo, il tracciato termina attraversando la futura linea ATG con un sottopassaggio per giungere poi sullo svincolo di Bellinzona Sud, il quale verrebbe rivisto in ottica di allacciare le due strade nazionali.

Ora la palla passa al GC

## Due anni dalla bozza al progetto

Il tracciato in galleria scelto dall'USTRA è uno dei sei elaborati dai pianificatori cantonali in collaborazione con il gruppo di lavoro costituito dopo il "no" popolare del 2007 alla variante 95. Il gruppo di lavoro raggruppava Comuni, associazioni ambientaliste, contadini e altri. Nel 2010 il Dipartimento del Territorio presentò lo studio di fattibilità con le sei varianti, compresa la 6a scelta oggi dall'USTRA. Vediamola dunque in dettaglio, attraverso i disegni che pubblichiamo e le annotazioni che accompagnano le planimetrie. È il progetto più costoso ma anche quello dal minor impatto ambientale. Va precisato che si tratta di una bozza. Il progetto vero e proprio sarà elaborato entro due anni se il Gran Consiglio approverà lo stanziamento di 9,6 milioni proposto in questi giorni dal

**Nell'immagine sotto le sei varianti sottoposte a Berna. In rosso la galleria (variante n°6) scelta dall'USTRA.**



Le soluzioni tecniche ipotizzate

## Due corsie o eventualmente tre La roccia finirà nel Verbano

Tra le problematiche connesse al traforo c'è anche quella del materiale di scavo. Si stima che dalla montagna verranno estratti 1,02 milioni di metri cubi di materiale compatto. «Pertanto - rilevano i tecnici - risulta essere la variante peggiore da questo punto di vista. Il materiale non recuperato durante le fasi di cantiere potrà essere depositato sul fondale del Lago Maggiore, come recentemente già avvenuto per i materiali provenienti dal cantiere della rampa nord dell'AlpTransit.

Rumore: le immissioni sulle zone residenziali sono ridotte dell'80% circa rispetto alla situazione attuale. Foresta: la superficie di dissodamento per questa variante ammonta a circa 0,2 ettari. Suolo: complessivamente si rende necessaria la rimozione (o la perdita) di circa 1,4 ettari di suolo, tutto agricolo.

L'adattamento e ampliamento del nuovo ponte sul Ticino può essere eseguito mantenendo in servizio le attuali due corsie. Il cavalcavia di Quartino sarà situato su un viadotto in calcestruzzo armato e calcestruzzo armato precompresso con ampiezza delle campate ottimizzata. In alternativa potrà essere proposta la realizzazione di un terrapieno (come nella variante 4, pedemontana).

Nei tratti all'aperto sono previste 4 corsie (due per senso di marcia). Mentre per il nuovo tracciato centrale vale il concetto espresso per tutte le varianti: «Strada a due corsie (una per senso di marcia), con una corsia supplementare per il traffico pesante in caso di pendenze elevate; velocità di 80 km/h; capacità di 1.500 veicoli all'ora per corsia». Durata dei lavori stimata 7 anni.