

Importanti cambiamenti nella bozza di progetto generale per il collegamento veloce. A Quartino verrà realizzata una galleria artificiale al posto del viadotto ed è previsto lo

spostamento della cantonale di un centinaio di metri a est per proteggere le Bolle. A Sant'Antonino un semisvincolo basterà invece dello svincolo previsto.

IL COSTO TOTALE

in miliardi di franchi
1,456

A2-A13 riveduta e corretta

di Davide Martinoni

«Quello di Locarno è l'unico dei grandi agglomerati svizzeri senza un collegamento diretto». **Claudio Zali**, direttore del Dipartimento del territorio, introducendo ieri la presentazione della bozza del progetto generale di "bretella" A2-A13 ha voluto caricare l'affermazione di un "effetto piatto" - tono di voce neutro, nessun punto esclamativo - forse per renderla ancora più chiara, definitiva nella sua assolutezza. Ma sul collegamento stesso il Cantone sta lavorando sodo: prima, due anni fa, decidendo di anticipare l'elaborazione del progetto generale previo coinvolgimento del parlamento per il credito necessario; poi, con il Dipartimento del territorio, accelerandone i tempi tecnici facendosi accompagnare dall'Ufficio federale delle strade (Ustra), per giungere ora a una versione riveduta e corretta della famosa variante 6A scelta dall'Ustra nel 2015. Infine, da ora in avanti, mettendo la cosiddetta "Bozza verde" in consultazione (Comuni, commissioni, associazioni), favorendo l'informazione pubblica, rielaborando conseguentemente la bozza stessa, e consegnando il progetto alla Confederazione fra la fine di quest'anno e l'inizio del prossimo. A quel punto l'Ustra effettuerà una sua verifica dettagliata e avvierà la consultazione degli uffici bernesi. L'obiettivo è un "sì" del Consiglio federale nel corso del 2021, cui faranno seguito la progettazione esecutiva e la pubblicazione del progetto per ottenere la licenza edilizia. Impossibile per ora ipotizzare la data del primo passaggio in galleria; ma si sappia che una volta aperto il cantiere, esso rimarrà attivo per non meno di 8-10 anni, quindi è credibile l'apertura del nuovo tracciato tra il 2033 e il 2038.



Sopra: il semisvincolo di Quartino (con galleria artificiale) e quello di Sant'Antonino. Sotto, il tracciato, in gran parte in galleria

INFOGRAFICA LAREGIOINE

Cadenazzo-Gudo solo agricola

Ciò che è emerso dalle esposizioni tecniche del capo filiale bellinzonese dell'Ustra **Marco Fioroni**, del coordinatore del comitato esecutivo A2-A13 **Matthias Neuenschwander** e del capopro-

getto **Nicola Guidotti** è comunque una visione appunto marcatamente "verde" del grande progetto di allacciamento, caratterizzato da interventi quali un aggiramento in sotterranea di Quartino e misure fiancheggiatrici per la riqualifica delle strade cantonali di sponda destra del fiume Ticino (Cugnasco, Gudo, Sementina) e di sponda sinistra (Quar-

tino, Contone, Cadenazzo, Sant'Antonino). Questo, per ottenere una riduzione importante di traffico e rumore negli abitati, l'eliminazione (o declassamento) a strada prettamente ad uso agricolo e per il traffico lento) della Cadenazzo-Gudo; l'aumento delle superfici di varie zone protette (palcudi, zone golenali e siti di riproduzione degli anfibii); e l'ap-

plicazione di misure di sostituzione e di compenso, che da sole richiederanno un investimento di 30 milioni di franchi. A "monte" (è il caso di dirlo) è previsto il riutilizzo di una parte del materiale di scavo (6,3 milioni di tonnellate) per realizzare alcuni progetti di rinaturalizzazione a lago. La principale controindicazione è di

natura finanziaria: se nel 2012 il progetto nel suo insieme era stato stimato in 1,307 miliardi di franchi (+/- 30%), oggi parliamo già di 1,456 miliardi di franchi (+/- 20%). Un'evoluzione che rappresenta già una preoccupazione e che facilmente potrà continuare a esserci, visto il trend che tende inevitabilmente a un continuo rincaro.



Oggi



Domani

INFOGRAFICA LAREGIOINE

IL CAPOPROGETTO

Guidotti: 'Ottimizzata la versione del 2012, che già era di alta qualità'

Nicola Guidotti, capoprogetto A2-A13, la "versione 2018" del collegamento veloce in cosa differisce rispetto a quanto presentato nel 2012?
In linea generale abbiamo cercato di ottimizzare il primo progetto, che già era di alta qualità. I cambiamenti sono diversi, a partire dal raccordo di Quartino, dove verranno realizzati un semisvincolo e una galleria artificiale al posto del grande viadotto che avrebbe dovuto uscire dopo la zona industriale avvicinandosi alle Bolle e tornando poi indietro per riprendere l'attuale tracciato del-

la strada cantonale. È stato ritenuto un intervento che non si inseriva in modo adeguato nel territorio. Sarà dunque sostituito da una galleria artificiale che inizierà prima della linea ferroviaria e che passerà sotto Quartino. Con questa soluzione si riducono le bretelle di entrata e di uscita dell'autostrada, risparmiando terreno "delicato" proprio perché adiacente alle Bolle. Si tratta di un grande passo avanti dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Dobbiamo ragionare anche in funzione del Parco del Piano di Magadino. Sempre a Quartino verrà

inoltre smantellata la strada cantonale e la si ricostruirà parallela al collegamento veloce, un centinaio di metri a est (verso Bellinzona) rispetto al tracciato attuale. Questo per avere un solo attraversamento del fiume Ticino, allontanandosi dalla zona protetta delle Bolle. Evitando due manufatti si evitano anche scorpori di terreno. Creando un solo viadotto, sotto si creerà un passaggio faunistico, con una permeabilità che prima non era data.

Cambia la prospettiva anche per Sant'Antonino.

Sì, lo svincolo completo è stato trasformato in semisvincolo. L'obiettivo è avere un impatto sul territorio ridotto rispetto alla soluzione precedente, quindi un'opera molto meno invasiva. Questo cambiamento è stato anche suggerito dal fatto che, secondo i dati del traffico, i veicoli provenienti da Locarno e diretti ai centri commerciali sono molti di meno rispetto a quelli provenienti da Bellinzona. Chi da Locarno vorrà raggiungere i centri commerciali andrà fino a Bellinzona Sud e tornerà indietro, oppure utilizzerà la vecchia strada cantonale, che

sarà molto meno trafficata rispetto ad ora. Rilevo che con il collegamento veloce i volumi di traffico sia sulla sponda sinistra (Quartino-Sant'Antonino) sia su quella destra (Riuzzo-Gudo-Sementina) saranno abbattuti. Nel primo caso si parla di una diminuzione giornaliera dai 36-37mila veicoli attuali a 10-13mila, mentre nel secondo da 16mila a 8000 circa. Entrambe le arterie saranno ampiamente riqalificate. Infine, va notato che a Bellinzona Sud rimarremo nell'ingombro attuale, dando continuità alla strada cantonale.