

Bozza verde A2-A13, i dettagli

Inviato all'Ufficio federale dell'ambiente il progetto da 1,48 miliardi di franchi; i lavori dureranno otto anni e l'opera sarà pronta nel 2035

laRegione · 8 bb 2019 · di Serse Forni

Cento ingegneri hanno impiegato 60mila ore (con un costo attorno ai nove milioni di franchi) per definire il progetto di massima della nuova autostrada tra Bellinzonese e Locarnese. La realizzazione spetterà alla Confederazione, che diventerà proprietaria dell'arteria nel 2020. Nei giorni scorsi i piani aggiornati di quella che viene chiamata la "Bozza verde" sono stati inviati all'Ufficio federale dell'ambiente (Ufam), che nei prossimi mesi li farà passare al pettine fine. «Da questa analisi ci attendiamo un riscontro positivo – ha spiegato ieri, nel corso di un incontro con i giornalisti, il direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali –. Il progetto in territorio ticinese ha già superato lo scoglio della consultazione e risulta ampiamente condiviso. La versione affinata, dopo l'esame dell'Ufam, sarà pronta per fine anno. La consegneremo al Consiglio federale a inizio 2020. È sicuramente la miglior soluzione possibile, senza compromessi di spesa». Il costo per la realizzazione (a carico della Confederazione) sarà di 1,48 miliardi di franchi e l'opera, se tutto procederà speditamente, sarà pronta per il 2035 (previsti 8 anni di cantiere). Il capoprogetto Nicola Guidotti ieri ha svelato i dettagli (una gallery dei "rendering" è su



www.laregione.ch). Ecco, raccontato a parole, il viaggio futuro sulla nuova autostrada. A Bellinzona sud si entra in una galleria artificiale di circa 400 metri, che passa sotto l'attuale "tirata" di Sant'Antonino. Si sbucca al semisvincolo verso Cadenazzo (con possibilità di raggiungere i centri commerciali) e quindi si entra subito nella galleria principale in roccia: due

canne lunghe 7 chilometri con, ciascuna, una corsia di percorrenza e una di emergenza. Dopo circa quattro minuti si esce a Quartino, dove è previsto un altro semisvincolo, per allacciarsi al Gambarogno. Si imbecca quindi un viadotto di 400 metri, che – 50 metri ad est dall'attuale strada – passa sopra il Ticino, sulle golene e sui campi agricoli, per scendere verso lo svincolo di Riazzino (a lato dell'attuale rotonda). Uno svincolo, questo, con congiunzioni tra cantonale e autostrada e con una rotatoria sopraelevata.

Vantaggi non solo ambientali

Un progetto di massima, che – come specificato da Guidotti – offre numerosi vantaggi: «Il viadotto sul Ticino, ad esempio, migliora la situazione esistente a livello naturalistico, eliminando l'attuale cesura. Inoltre a Quartino saranno recuperati ampi spazi verdi, alcuni anche per le Bolle di Magadino. A Sant'Antonino, in accordo con Comune e Patriziato, è stata

adottata una soluzione (la galleria artificiale) che salva terreno agricolo. Di più: l'attuale strada cantonale sarà ridimensionata nel calibro, alberata e affiancata da una ciclopista e dal marciapiede». Il miglioramento della qualità di vita di chi oggi abita nelle località attraversate dall'attuale strada cantonale sarà evidente:

i transiti quotidiani scenderanno da 30mila a 4mila. Lo “stradonino” verso Gudo diventerà strada agricola e ciclopedonale. Nel corso della fase di consultazione sono arrivate 26 osservazioni: diverse sul nodo di Sant'Antonino, ora “sciolto” con la galleria artificiale. Il tunnel in roccia, invece, è stato leggermente allungato, per evitare problemi geologici e per salvaguardare le sorgenti. Il materiale di scavo, circa 7 milioni di metri cubi, verrà trasportato su ferrovia fino ad Alabardia, in Gambarogno, caricato su chiatte e depositato nel lago per valorizzare alcune aree. Tra queste, diverse passeggiate e ciclopiste sulle rive.