

# A2/A13: uniti, possiamo farcela

## Il coordinatore di progetto: «La via intrapresa resta la migliore»

**Ling. Matthias Neuenschwander chiarisce gli obiettivi e le modalità di lavoro della «Direzione politica» incaricata di gestire il post-Variante '95: «Il lancio di un concorso non ci avrebbe dato maggiori garanzie di successo»**

### L'INTERVISTA

□ Doveva essere la soluzione destinata a chiudere un'epoca di turbolenze politiche, capace di accompagnare il Locarnese - e il Ticino - verso il lieto fine, nella pluriennale vertenza sul collegamento autostradale A2/A13. E invece, a quasi un anno e mezzo dalla sua nascita, la «Direzione politica di progetto» (Dpp) - il gruppo trasversale istituito dal Dipartimento del territorio nell'autunno 2007, all'indomani della votazione sulla Variante '95 - si trova al centro di un fuoco incrociato di critiche. Dalla Commissione parlamentare della Gestione ai Comuni del Piano di Magadino, sino a figure di spicco del Locarnese (vedi il CdT del 24 e 25 febbraio), tutti sembrano avere qualcosa da rimproverare: perciò, abbiamo incontrato il coordinatore di progetto, l'ing. Matthias Neuenschwander, per capire meglio i metodi di lavoro e gli obiettivi che hanno guidato questo consesso.

**Ing. Neuenschwander, iniziamo da una delle critiche più forti: è vero che il gruppo politico, pur non possedendo le capacità tecniche necessarie, si è messo a «giocare al progettista», inventandosi i «corridoi» destinati ad accogliere la futura strada?**

«Non posso condividere questa opinione. Dopo la votazione popolare del 30 settembre 2007, come è stato giustamente rilevato, ci siamo trovati di fronte a una serie di esigenze espresse molto chiaramente dal popolo ticinese: tra queste, anche l'istituzione del Parco del Piano di Magadino. Quel che la Direzione politica di progetto ha fatto, di conseguenza e molto semplicemente, è stato definire un comprensorio di studio per la nuova strada, stabilendo dei confini che permettessero di rispettare la futura area di protezione naturalistica».

**Tutto qui?**

«La discussione, in seno al gruppo, è stata a tratti accesa, ma ha permesso di giungere a una preziosa soluzione di compromesso, che ha trovato un consenso unanime. Anche i rappresentanti dei referendisti, che non intendevano accettare in nessun caso un'estensione dell'area di studio a nord della linea ferroviaria, han-

no mostrato disponibilità, accettando uno «sconfinamento», limitato alla zona industriale di Cadenazzo».

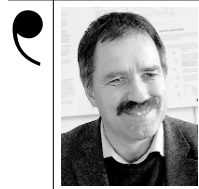
**Detto di questa eccezione, quindi, avete stabilito che la nuova strada dovrà collocarsi tra le falde del Monte Ceneri e la ferrovia: e i tanto discussi «corridoi»?**

«Deve essere chiaro che chi riceve dal Cantone il mandato di studio, e consegnerà le proposte di varianti, gode della massima libertà e responsabilità riguardo ai risultati. La Dpp, da parte sua, si è limitata a discutere e definire il minimo indispensabile di condizioni per lo studio, suddividendo il comprensorio in quattro settori, i «corridoi». Gli unici criteri ai quali ci siamo attenuti sono un minimo di logicità e la constatazione - ampiamente emersa durante il dibattito sulla V95 - che il collegamento deve puntare verso nord, perché in quella direzione è orientato il 75% del traffico da e per il Locarnese. Oltre a queste quattro varianti, però, tra i doveri assegnati a chi riceve il mandato, vi è anche la definizione di una quinta variante «libera» e del tutto aperta alla creatività, che non dovrà essere legata ad alcuno schema predefinito».

**Con questa «quinta variante», dunque, avete lasciato aperta la porta a soluzioni innovative: ma allora - se l'obiettivo era uscire dagli schemi consolidati, cercare una strada... mai battuta - un concorso internazionale non sarebbe stata la soluzione migliore? Non è stato fatto così per il Nuovo quartiere Cornaredo a Lugano?**

«Quello che lei cita è un esempio che conosco abbastanza bene, essendo coinvolto nella realizzazione del nuovo Piano dei trasporti del Luganese. Il paragone può essere immediato, tuttavia, dobbiamo renderci conto che - rispetto al Piano di Magadino - si trattava di una situazione del tutto diversa: per compito, contesto, obiettivi e tempistica».

**Un istante: lei mi sta dicendo che non sarebbe stato possibile organizzare un concorso per la progettazione del collegamento A2/A13?**



### Matthias Neuenschwander

Se i recenti attacchi hanno stimolato un'autocritica? Probabilmente avremmo potuto gestire diversamente l'informazione su modi e scopi del nostro lavoro: ma ora abbiamo imparato la lezione



**SULLO STESSO... CARRO** L'unione delle forze sarà necessaria per convincere Berna. (foto F. Maffi)

«Non è questo il punto. La procedura adottata per il Nuovo quartiere Cornaredo ha certamente dato risalto internazionale al tema, e offerto proposte di altissimo livello. Tuttavia, questo altissimo livello teorico deve poi anche essere calato nella realtà concreta del nostro Cantone. Questo «esercizio di traduzione» è un compito indispensabile, che richiede procedure estremamente complesse e lunghe. Non dico che un Concorso internazionale non sia una buona idea: tuttavia, non risolve tutti i problemi, e i risultati che produce lasciano aperte molte questioni, tali da richiedere importanti fasi ulteriori di studio».

**E queste caratteristiche sono incompatibili con la definizione delle nuove varianti per il raccordo A2/A13?**

«Occorre ricordare che, a differenza di quanto accaduto per l'NQC o per la riqualifica del Pian-

Scairolo, sul Piano di Magadino il Cantone non è più l'unico timoniere delle operazioni. A realizzare l'infrastruttura sarà la Confederazione, che - entro la fine del 2010 - ci richiede di proporre progetti maturi, con un ben preciso grado di definizione: e un simile livello di avanzamento sarebbe difficilmente stato raggiunto, se avessimo scelto la via del concorso».

**Capisco. La procedura adottata - con la designazione della Direzione politica di progetto - offre invece maggiori garanzie?**

«Io ritengo di sì, anche perché - rispetto ai due esempi di progetti che sono stati confrontati a quello per la A2/A13 - ci sono importanti differenze anche nel risultato che vogliamo ottenere. Qui non si tratta di pianificare o ridisegnare una zona urbanizzata, bensì di definire un collegamento attraverso una serie di Comuni; Comuni, che in questo caso sono molto più numerosi che in altre circostanze, senza dimenticare come non abbiamo a disposizione 15-20 anni. Sono perciò convinto che la strategia scelta dal Dipartimento - al quale va riconosciuto di avere agito con prontezza, dopo la sconfitta subita alle urne - consentirà di sod-

disfare le richieste di Berna, se la Dpp riuscirà a proseguire nel suo lavoro».

**«Se»?**

«Tutto dipende dal voto del Gran Consiglio, il prossimo 16 marzo. Noi rimaniamo fiduciosi: perché sembra chiaro a tutti che solamente continuando nel procedimento consensuale sin qui adottato, sarà possibile fare sì che Berna prenda sul serio i nostri desideri, e decida di farli propri realizzando il collegamento».

**Le numerose critiche che avete ricevuto hanno stimolato anche un'autocritica, da parte della Direzione politica di progetto?**

«Se c'è una nostra culpa che dobbiamo recitare, probabilmente riguarda le modalità di informazione sul lavoro che abbiamo svolto. La tensione legata a questo progetto è un dato di fatto, così come è fisiologico che vi sia un certo proliferare di proposte alternative, anche stravaganti: tuttavia, avremmo senz'altro dovuto spiegare meglio, e con maggiore anticipo, la procedura che intendevamo adottare. In ogni caso, stiamo correggendo il tiro, in primo luogo nei confronti dei Comuni, e abbiamo imparato la lezione in vista delle prossime tappe».

Oliver Broggin