

Collegamento A2-A13, perfezionamento delle tre varianti

Procedono gli approfondimenti richiesti dall'Ustra, in particolare per la separazione dei flussi di traffico

«Stiamo perfezionando le tre varianti selezionate, svolgendo gli approfondimenti richiesti dall'Ufficio federale delle strade e tutto questo senza perdere tempo». Procede dunque nel rispetto della tempistica prevista – come sottolinea **Matthias Neuenschwander**, coordinatore della ex Direzione politica di progetto – l'iter verso la scelta del tracciato migliore per il collegamento A2-A13. Su richiesta dell'Ustra, il Cantone – come già riferito nello scorso novembre e come discusso con i Comuni interessati in un incontro svoltosi in gennaio – sta attuando le verifiche ritenute necessarie a Berna. «Nell'autunno dell'anno scorso – ricorda Neuenschwander – abbiamo concordato una procedura con l'Ufficio federale delle strade, che ha richiesto in particolare di verificare la possibilità di separare il traffico, ciò che con le soluzioni che

abbiamo attualmente sul tavolo è prevista solo nel tratto Camorino-Cadenazzo, con quattro corsie di marcia, mentre da Cadenazzo Est sino a Quartino Ovest sono previste due corsie e delle gallerie senza separazione del traffico, come lo è per esempio la Mappo-Moretina. L'Ustra ci ha chiesto di approfondire le conseguenze di una separazione del traffico, vale a dire che in mezzo a due flussi bisognerebbe inserire almeno un muro. E per poter accedere con dei mezzi di soccorso questo richiederebbe anche delle corsie di emergenza. Tutto ciò comporta quindi un allargamento della galleria». Tali approfondimenti concernono quindi le tre varianti selezionate per il collegamento veloce, ossia la variante 2 che segue il tracciato attuale della strada cantonale; la variante 3 che a ovest di Cadenazzo si accosta alla ferrovia per l'aggiramento di Contone piuttosto che passare sotto



In attesa del collegamento veloce

Contone; e la variante 6 che praticamente aggira gli abitati di Quartino, Contone e Cadenazzo con una galleria lunga. «Oltre alla questione della sepa-

razione dei flussi di traffico – aggiunge il coordinatore – gli approfondimenti concernono le possibilità di evitare una riduzione del numero di corsie in

sotterranea: bisognerebbe in sostanza mettere le corsie di accelerazione per chi entra nella strada in superficie e non in galleria».

In un articolo apparso ieri sul CdT, si accenna anche alla delicata questione dell'attraversamento di Cadenazzo e alla possibilità di un aggiramento con una galleria contro montagna. «Noi sappiamo da sempre – rileva al riguardo Neuenschwander – che l'attraversamento di Cadenazzo è una questione tecnicamente impegnativa perché si tratta di passare sotto il sedime della strada cantonale attuale con una galleria a due corsie, come previsto sinora, e con uno scavo a cielo aperto. Se la galleria dovesse essere allargata, per separare i flussi, il passaggio sotto la cantonale esistente diventerebbe ancor più difficile, perché vi sono degli edifici che sono relativamente vicini alla strada. Per cui per una galleria che diventasse

più larga dovremmo trovare delle soluzioni alternative al passaggio sotto la strada esistente, rispettivamente al passaggio di accostamento alla ferrovia come previsto per la variante 3. Si tratta di scendere più in basso di alcuni metri con lo scavo o di aggirare il tratto in orizzontale. Ed è quello che è attualmente allo studio».

Quali sono i prossimi passi? «Prevediamo – afferma il coordinatore di progetto – di avere un'informazione più completa per la fine di luglio. Dopo vi saranno le verifiche dal punto di vista dei costi. E nel corso dell'autunno riusciremo a spedire l'incarto aggiornato a Berna. Attualmente è in corso la discussione della rete delle strade nazionali in parlamento. È previsto che la tematica passi dal Nazionale agli Stati in autunno e una decisione è da attendersi al più presto con la sessione invernale o addirittura per quella primaverile». **M.P.C.**