



Collegamento stradale A2-A13

Le varianti adottate dal Consiglio di Stato

Conferenza stampa
Bellinzona, 12 ottobre 2010

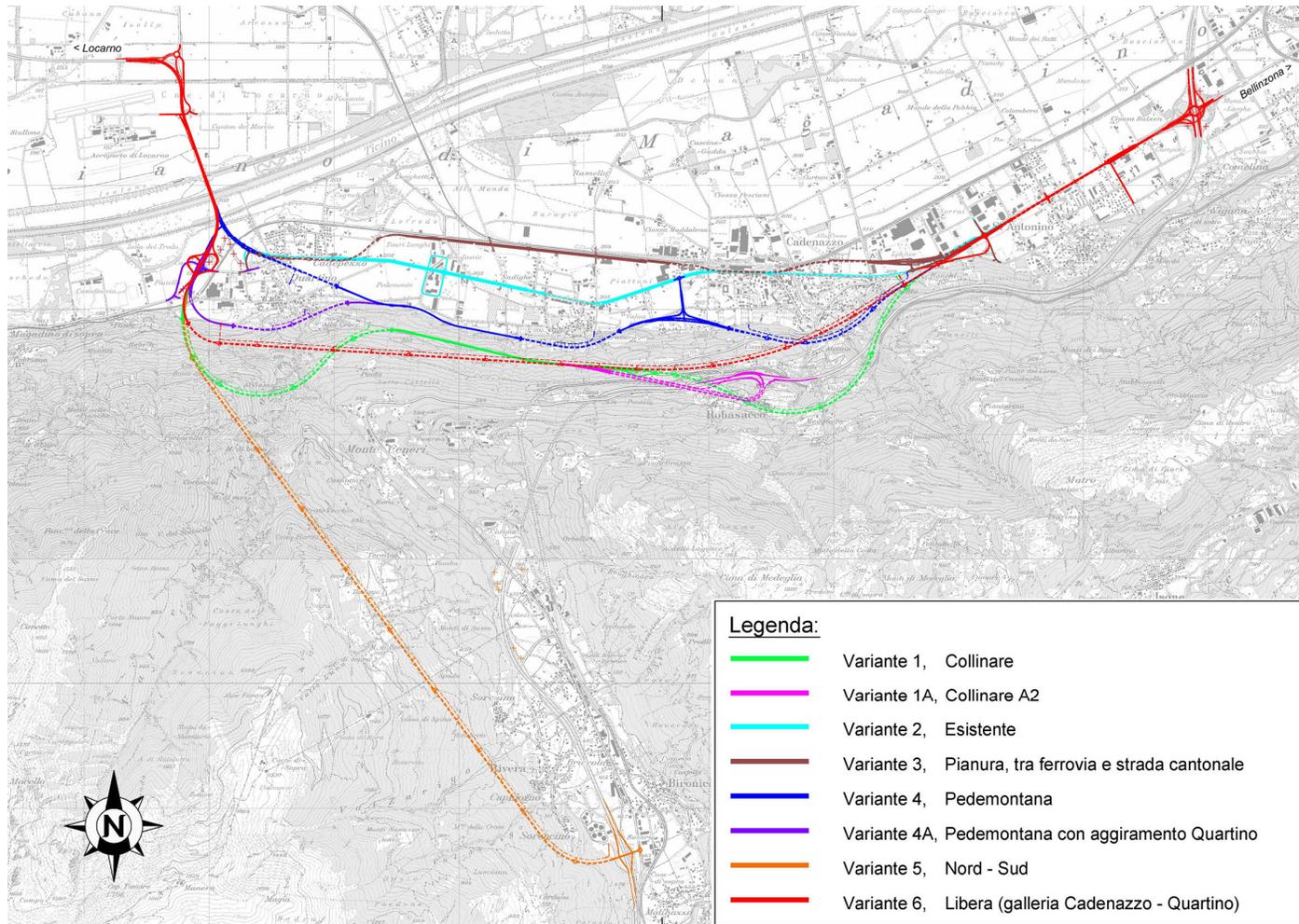
Procedura e partecipazione

1. Costituzione DPP (fautori e avversari V'95)
2. Accordo su obiettivi politici e comprensorio di studio (DPP)
3. Credito, complemento e condizioni per varianti (GC)
4. Studio di fattibilità (Consorzio Bel-Lo)
 - Informazione intermedia (Comuni, CRT, associazioni, esperti, servizi, FAS) e commenti
 - Informazione sul rapporto finale (Comuni, CRT, associazioni, esperti, servizi, FAS)
5. Parere della Commissione d'esperti
6. Consultazione presso Comuni, CRT, Associazioni, Servizi cantonali e federali competenti
7. Paragone delle varianti (RappTrans)

Obiettivi politici

1. Miglioramento delle condizioni di mobilità:
 - collegamento tra l'A2 e il Locarnese,
 - sgravio del traffico parassitario per l'intero comprensorio di studio;
2. Salvaguardia dell'ambiente (miglioramento della situazione ambientale, in particolare rumore e inquinamento, su tutto il comparto);
3. Valorizzazione delle risorse territoriali (contributo al riordino territoriale);
4. Salvaguardia dell'agricoltura (salvaguardia dell'integrità del territorio agricolo).

Varianti studiate



Risultati

1. Studio di fattibilità:

- Le 8 varianti studiate risultano fattibili;
- I costi stimati sono di 733 Mio per la variante meno onerosa, e di 1'100 Mio per la variante più onerosa (+/- 30%).

2. Parere degli esperti:

- Il grado di approfondimento è sufficiente e adeguato alla fase di studio;
- Il grado di approfondimento è uguale per tutte le varianti;
- Non vi sono punti critici che farebbero ritenere irrealizzabile una variante;
- La variante 5 (Nord-Sud) non rappresenta una soluzione per i problemi prioritari.

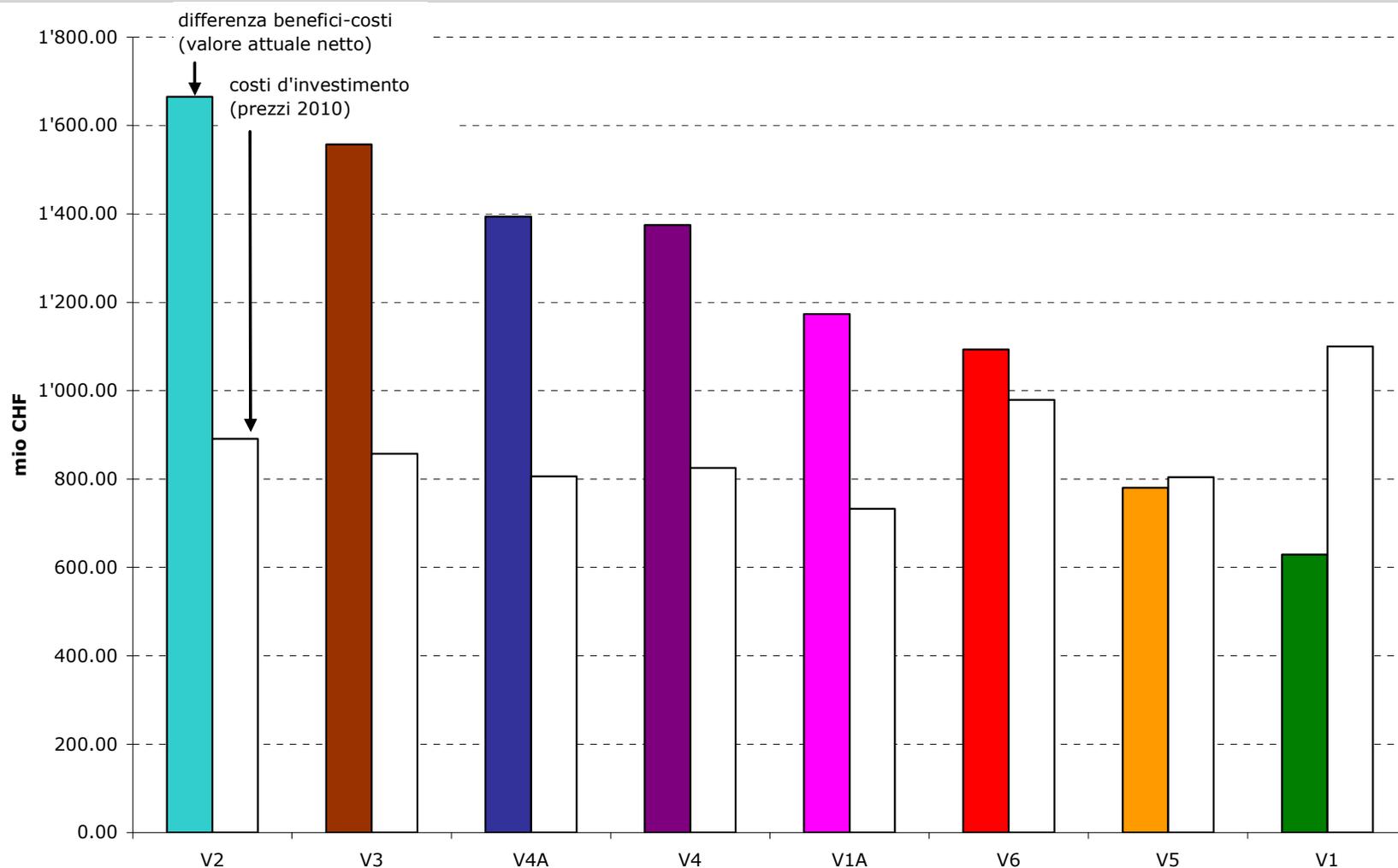
Paragone delle varianti

Al fine di dare alla DPP una base oggettiva per la scelta di 2-3 varianti da proporre al Consiglio di Stato, i tracciati sono stati paragonati secondo un metodo ispirato ai criteri dello sviluppo sostenibile, concordato con la Confederazione.

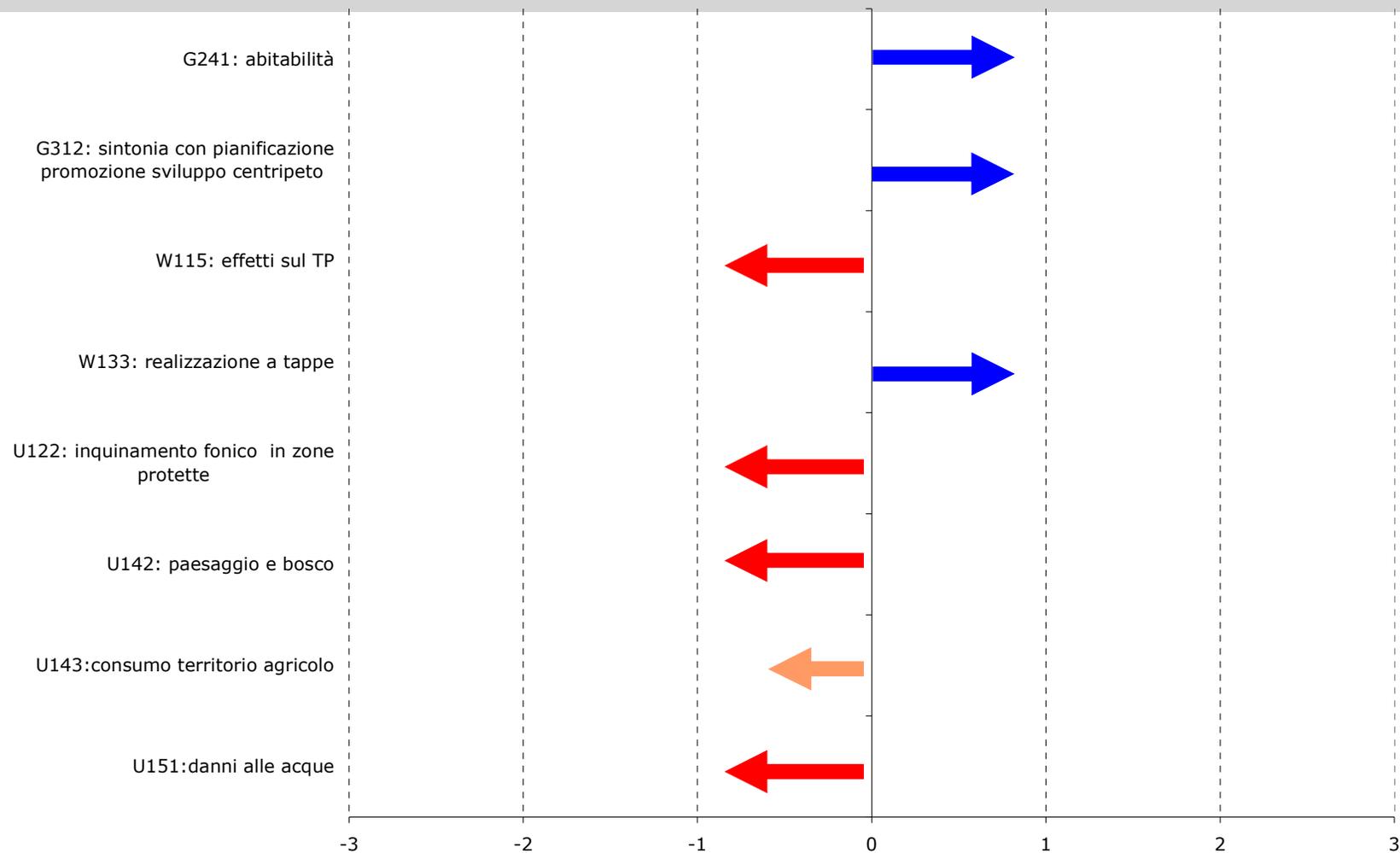
Risultato:

Tutte la varianti hanno una differenza costi-benefici positiva.

Paragone delle varianti: criteri quantificabili



Paragone delle varianti: criteri descrittivi

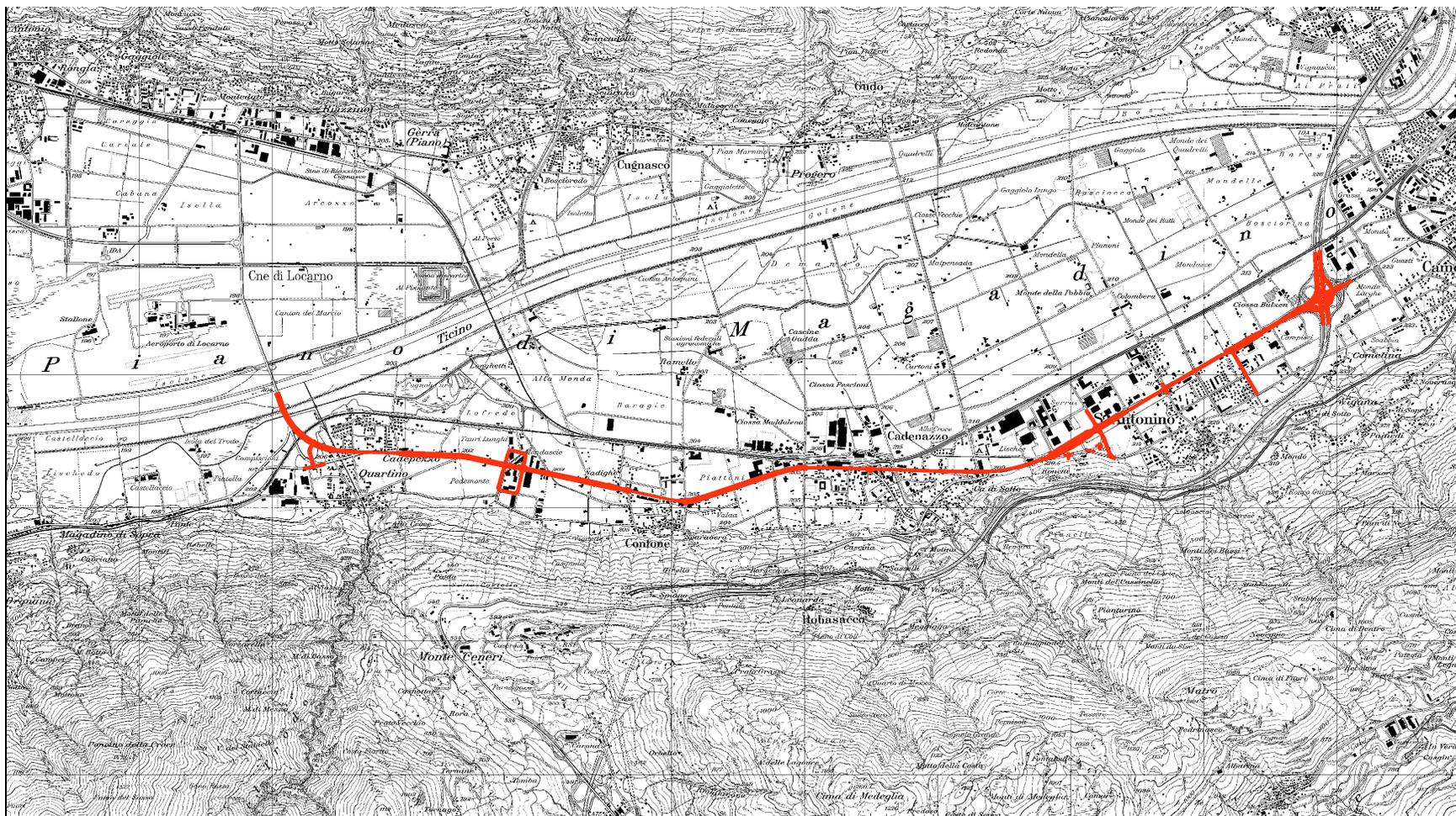


Decisione del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato ha deciso adottando il rapporto della DPP:

1. di chiedere alla Confederazione di realizzare il più rapidamente possibile il collegamento stradale A2-A13 all'interno del perimetro stabilito dal Gran Consiglio;
2. di proporre che il collegamento sia realizzato secondo la **variante 2** (intervenendo sul tracciato della strada cantonale esistente), la quale presenta la migliore differenza benefici-costi, risulta la più vantaggiosa secondo i criteri di valutazione qualitativi, e gode del sostegno di tutte le parti interessate;
3. di proporre che le **varianti 3** (pianura) **e 6** (libera) siano considerate in via subordinata. A tale scopo, in una fase ulteriore di progetto queste due varianti potranno essere esaminate in merito a potenziali di miglioramento.

Variante 2

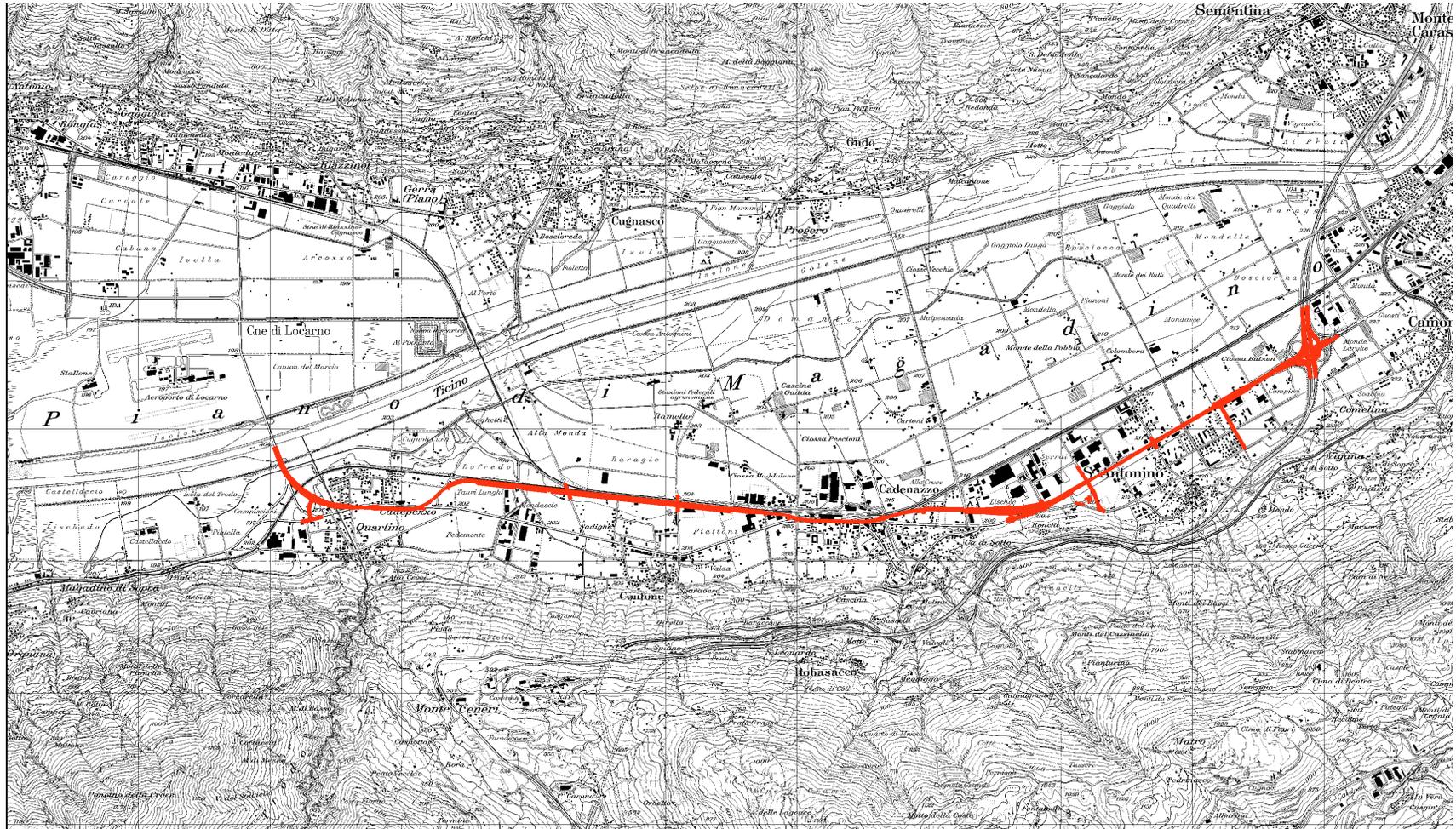


Variante 2

- Ricalca il tracciato dell'attuale strada cantonale;
- passaggi in galleria artificiale in corrispondenza delle zone residenziali dei comuni del piano;
- sopra o a fianco di essa, a dipendenza della sezione, è presente la strada urbana di collegamento fra i comuni;
- *costo 891 mio. fr.*



Variante 3

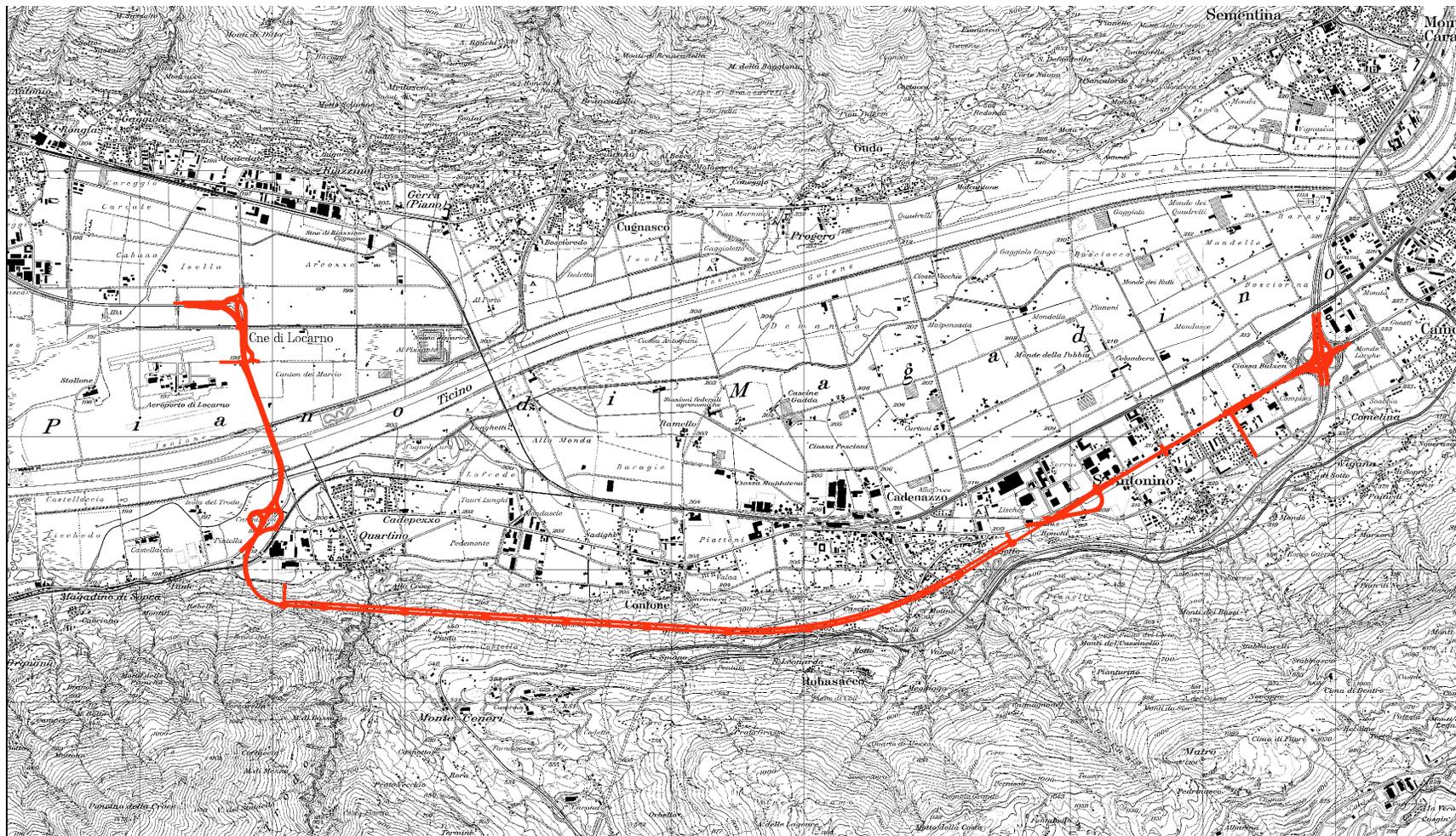


Variante 3

- Attraversa Quartino in galleria artificiale;
- affianca in seguito la linea FFS fino a raggiungere Cadenazzo, dove interrata oltrepassa la zona della stazione e raggiunge la zona commerciale di S. Antonino;
- procede poi sempre interrata fino a raggiungere la A2 a Bellinzona Sud;
- *costo 857 mio. fr.*



Variante 6



Variante 6

- Aggira Quartino ed entra in galleria fino a raggiungere S.Antonino (ca. 6 km);
- da S.Antonino in galleria artificiale sotto il sedime esistente raggiunge lo svincolo A2 a Bellinzona sud;
- praticamente sempre in sotterraneo;
- *costo 979 mio. fr.*

