

## **ALLACCIAMENTO A2-A13 DEL LOCARNESE**

### **VARIANTE “PANORAMICA”**

#### **1. Generalità**

La presente relazione illustra per sommi capi il risultato di uno studio preliminare concernente la variante cosiddetta “panoramica” del collegamento stradale A2-A13 del Locarnese. Tale studio è stato promosso dall'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo che, unitamente ad altre associazioni del Piano, si oppone alla Variante 95 prevista dalla pianificazione cantonale. Le motivazioni di questa opposizione sono ampiamente note (v. Allegato) e non vengono analizzate in questa sede. Occorre tuttavia porre l'accento sul fatto che l'opposizione è rivolta essenzialmente alla configurazione del tracciato proposto dal Cantone e che quindi non si tratta di un rifiuto al principio di un collegamento più fluido del Locarnese all'asse autostradale Nord-Sud, la cui necessità non è posta in discussione. Ciò deriva dal fatto che il traffico di transito sul Piano di Magadino è già oggi fonte di grave disagio e una soluzione al problema è unanimemente auspicata.

La Variante Panoramica per il collegamento A2-A13 non è una proposta nuova (v. Caramma e De Giovanetti, 2002), ciò nondimeno essa non è mai stata approfondita e messa a confronto con altre opzioni già analizzate, in particolare con i tracciati a cielo aperto sul Piano o in galleria tra Quartino e Sant'Antonino. Manca dunque un termine di paragone per giudicare il grado di accettazione che la Variante Panoramica potrebbe generare. L'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo e le associazioni del Piano, fermamente contrarie a qualsiasi variante a cielo aperto finora studiata, affidano pertanto questo studio preliminare alla sensibilità delle istanze politiche, affinché la Variante Panoramica venga debitamente approfondita e confrontata alle risultanze degli studi precedenti.

#### **2. Proposta di tracciato**

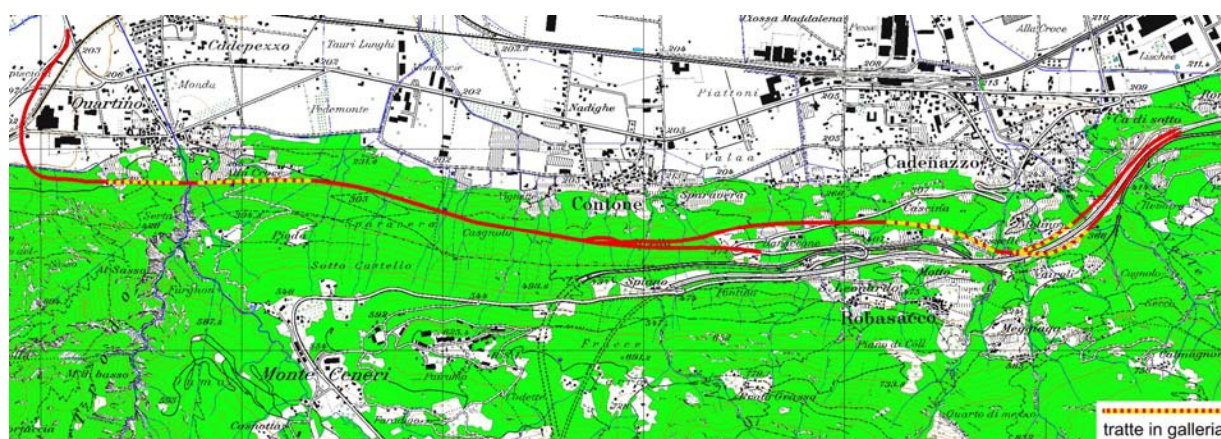
Il concetto di tracciato elaborato per la presente proposta si basa essenzialmente sulle seguenti scelte di principio:

- sezione tipo "superstrada" (2+1), con limitate possibilità di raddoppio;
- separazione dal traffico locale per gli abitati di Quartino, Contone e Cadenazzo;
- separazione degli allacciamenti da Locarno verso Nord e viceversa, rispettivamente da Locarno verso Sud e viceversa;
- allacciamento alla strada cantonale esistente e impiego dello svincolo di Rivera per il traffico da e per il Sud;
- tracciati a debole pendenza in quota;
- brevi gallerie per il by-pass di ostacoli, rispettivamente abitati;
- impiego minimo di territorio agricolo pregiato.

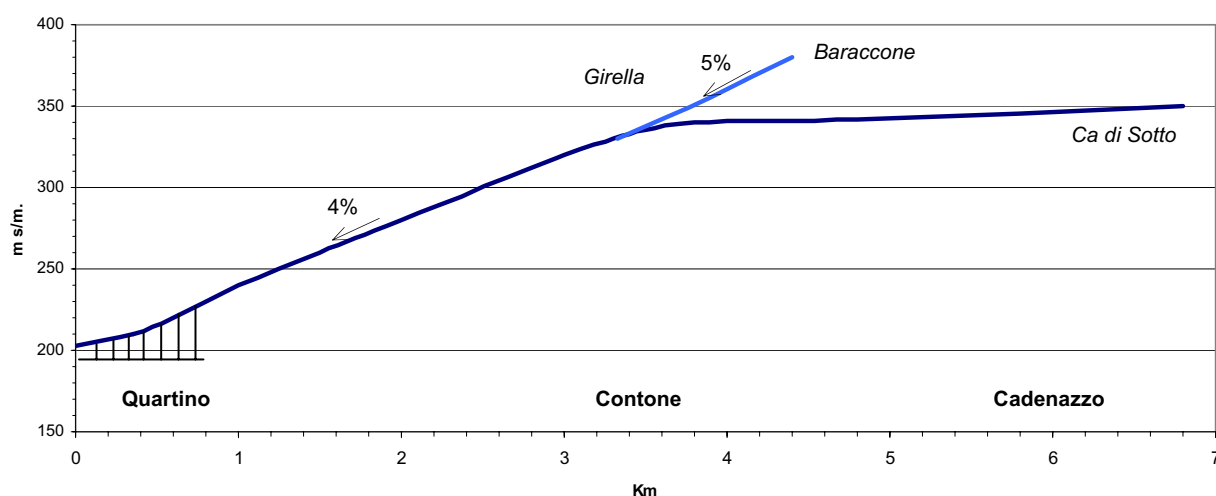
L'applicazione di questi criteri d'impostazione del tracciato, ha condotto alla soluzione di principio riportata alla Figura 1. In direzione dell'autostrada A2 il tracciato si diparte dall'incrocio della strada cantonale per il Gambarogno a Quartino, salendo in quota rapidamente mediante una rampa su viadotto. Dopo un'ampia curva verso Est il tracciato passa a Sud dell'abitato di Quartino per due brevi gallerie adiacenti la Valle del Trodo. Tra Quartino e Contone, in località Girella a quota 340 m s/m. ca., sarà ubicata la diramazione da e per il Sottoceneri. A questa quota la pendenza può farsi molto più dolce e proseguire

decisamente in direzione di Cadenazzo. Dalla diramazione Girella un'asta raggiunge la strada cantonale in zona Baraccone a quota 380 m s/m. Per la parte di tracciato compresa tra la rotonda dell'Aeroporto di Magadino e la diramazione per il Sottoceneri dovrà valere la possibilità di un futuro raddoppio. Proseguendo verso Est, il tracciato dell'asta da e per il Nord passerà a ridosso di Contone, se del caso in brevi tratte in artificiale, per poi congiungersi con l'autostrada A2 a Sud-Est di Cadenazzo, in località Ca di Sotto. In questa zona si renderanno necessari alcuni tratti in galleria per evitare l'abitato collinare e impostare in modo ideale la diramazione, evitando le pile dei viadotti esistenti. L'allacciamento all'A2 è quindi situato a quota 340 m s/m. ca., vale a dire ad una quota identica alla diramazione per il Sottoceneri.

Il profilo longitudinale, esposto alla Figura 2, indica una lunghezza complessiva di 6.8 km ca. con pendenze massime del 5%. Tutte le gallerie previste, essendo di lunghezza ridotta, non necessitano di ventilazione artificiale. La Figura 3 mostra una veduta aerea dell'intero tracciato. Si ribadisce che il tracciato esposto è indicativo e che aggiustamenti locali sono ampiamente possibili.



**Figura 1** Variante Panoramica – Tracciato orizzontale.



**Figura 2** Variante Panoramica – Tracciato verticale.

## **2. Vantaggi della Variante Panoramica**

Rispetto alle varianti finora studiate, la Variante Panoramica offre non soltanto l'indiscusso vantaggio dell'accettazione, bensì anche vantaggi tecnici e pratici brevemente riassunti qui di seguito:

- *salvaguardia del territorio agricolo:*  
l'incidenza della Variante Panoramica sul territorio agricolo è insignificante e limitata al comparto di Quartino. Ciò non toglie che approfondimenti d'ordine ambientale, soprattutto in relazione ai disboscamenti, devono ancora essere attuati.
- *impatto ambientale:*  
l'influsso del traffico di transito si esplica in zone lontane dagli abitati e dalle zone agricole. Le maggiori emissioni dovute alla salita in quota sono in parte compensate dalla riduzione di velocità e dalle susseguenti discese. Un bilancio comparativo in ogni caso si impone.
- *traffico regionale:*  
la Variante Panoramica permette di assegnare un carattere prettamente regionale al collegamento A2-A13, in grado di calmierare i flussi di traffico da e per Locarno, rispettivamente l'Italia. In questo contesto si inserisce un collegamento più attrattivo del Locarnese da e per il Sottoceneri.
- *allacciamenti all'A2:*  
la separazione dei flussi da e per Locarno verso il Nord e verso il Sud a livello di allacciamento autostradale crea chiarezza e semplifica gli allacciamenti all'A2.
- *libertà di tracciato:*  
la variante panoramica permette variazioni anche consistenti del tracciato individuato dalla presente proposta, senza incidenze sugli abitati. Questi ultimi possono essere aggirati in quota anche con l'ausilio di gallerie artificiali in grado di mitigare l'impatto fonico residuo.

## **3. Costi**

Il costo della Variante Panoramica, pur sviluppandosi prevalentemente in condizioni montane, è stato valutato in ragione di 190 mio di franchi, ovvero due terzi del costo della Variante 95. Contribuiscono a questo risparmio la limitazione della lunghezza del tracciato e della sezione tipo e il contenimento degli espropri. A questi aspetti si contrappongono i maggiori costi che il tracciato montano implica.

