

PETIZIONE al Gran Consiglio del Cantone Ticino

Concernente

L'allacciamento autostradale A2 - A13 sulla sponda destra del Piano di Magadino

La presente petizione vuole attirare l'attenzione sui vantaggi di un allacciamento autostradale A2 - A13 lungo la sponda destra del Piano di Magadino.

Come noto è appena stato messo in consultazione il progetto allestito dal Dipartimento del territorio concernente un allacciamento autostradale A2 - A13 lungo la sponda sinistra del Piano di Magadino (Camorino – Cadenazzo – Quartino).

Tuttavia questo progetto presenta diversi svantaggi:

- carica l'asse Nord-Sud che attraversa il Bellinzonese da Castione allo svincolo di Camorino
- è lungo 11 Km (13 Km considerato il tratto da Sementina a Camorino) con conseguente allungamento del percorso per i viaggiatori provenienti da Nord e diretti a Locarno
- costa quasi 2 miliardi di Frs.
- la parte interrata tra Camorino e Cadenazzo ostacola fortemente lo scorrimento della falda freatica con grave pericolo di allagamenti (anche della strada interrata) e inquinamenti, soprattutto a ovest di St. Antonino dove è previsto uno svincolo.
- i cantieri creeranno problemi vari, dureranno anni e vi sarà la necessità di approntare dei tracciati provvisori
- si dovrà sistemare il materiale di scavo (circa 3 milioni di m3)
- non si integra in una visione complessiva futura che includerebbe un collegamento veloce Locarno-Lugano mediante una galleria Quartino-Bironico (vedi progetto pedemontana allegato)
- non risolve il problema della circonvallazione dei Comuni sulla sponda destra del Piano di Magadino (Sementina, Gudo, Cugnasco, Riazzino)
- è necessario costruire un nuovo ponte sul fiume Ticino

La presente petizione propone un tracciato sulla sponda destra del Piano di Magadino, che partendo da Sementina, aggira Gudo con una galleria lunga 4 Km, passa a valle di Cugnasco seguendo il fiume Ticino per poi congiungersi alla A13 alla rotonda dell'aeroporto. Il tratto in territorio di Sementina e in parte quello in territorio di Cugnasco possono essere in galleria artificiale per cui l'impatto sul territorio è minimo, pure non viene toccata la falda freatica. Inoltre questa soluzione può servire da circonvallazione per i comuni toccati. Inoltre il materiale di scavo è minore e in parte può essere riutilizzato sul posto per coprire le gallerie artificiali. Il tracciato lungo la sponda destra è lungo 10 Km con relativo minor inquinamento creato dal traffico, tuttavia per allestire un confronto equo tra le due varianti si dovrebbe misurarne la lunghezza partendo dallo stesso punto di partenza, per esempio dal

previsto semisvincolo in via Tatti a Bellinzona. In questo caso risulterebbe che il percorso lungo la sponda destra è 3 Km più corto. Oltretutto il tracciato è più rettilineo, dunque più scorrevole.

Il costo dell'opera non dovrebbe superare i 900 milioni di Frs., ovvero quasi la metà del tracciato lungo la sponda sinistra come attualmente proposto dal Dip. del Territorio. Anche i tempi di esecuzione sono nettamente inferiori dato che non occorre formare delle strutture provvisorie né scavi in falda. Questa soluzione permette un'esecuzione a tappe e non necessita di ponti sul fiume Ticino.

La soluzione qui proposta lascia inoltre aperta l'opzione di una futura appendice che da Sementina, superando il fiume Ticino, entra a Bellinzona lungo il fiume fino via Tatti. Pure rimane aperta l'opzione di una futura galleria Quartino - Bironico che diverrebbe parte del collegamento veloce Lugano - Locarno, a sua volta parte integrante della pedemontana internazionale Brissago - Gandria. A Sementina il tracciato autostradale potrebbe passare in galleria artificiale sotto i campi di calcio esistenti opportunamente rialzati (come a Horw vicino a Lucerna).

A Riazzino l'autostrada potrebbe passare sotto un viadotto ferroviario da creare nell'ambito dei previsti lavori delle FFS per il raddoppio del binario tra Cadenazzo e Riazzino.

Va pure considerato che la maggiorparte del traffico da e per Locarno proviene da Bellinzona o da Nord e per il quale la variante sponda destra qui proposta rappresenta il percorso più breve in assoluto. Con questa soluzione su piano di Magadino il traffico verso Locarno è suddiviso in una corrente proveniente da Nord lungo la sponda destra e una corrente proveniente da Sud e diretta verso Locarno e il Gambarogno sulla sponda sinistra. Va pure considerato che attualmente la sponda sinistra del Piano di Magadino e relativi centri commerciali è già ben servita dalla strada cantonale e dalla ferrovia, fatto non evidente sulla sponda destra.

Va pure ricordato che gli interventi sul territorio hanno carattere definitivo. Correggere a posteriori eventuali interventi errati è impossibile o comunque molto costoso (vedi Bissone e Roveredo Grigioni).

Si invita pertanto i Gran Consiglieri a valutare approfonditamente tutte le opzioni, in particolare a chiedere un confronto costi / benefici delle due varianti eseguito da esperti indipendenti.

La documentazione completa può essere scaricata dal sito www.imparalavita.ch, pagina in italiano.

I. firmatario della petizione:

Enrico Geiler, Camorino



18.10.2018

Allacciamento A2-A13 lungo la sponda destra con asse di penetrazione in Bellinzona

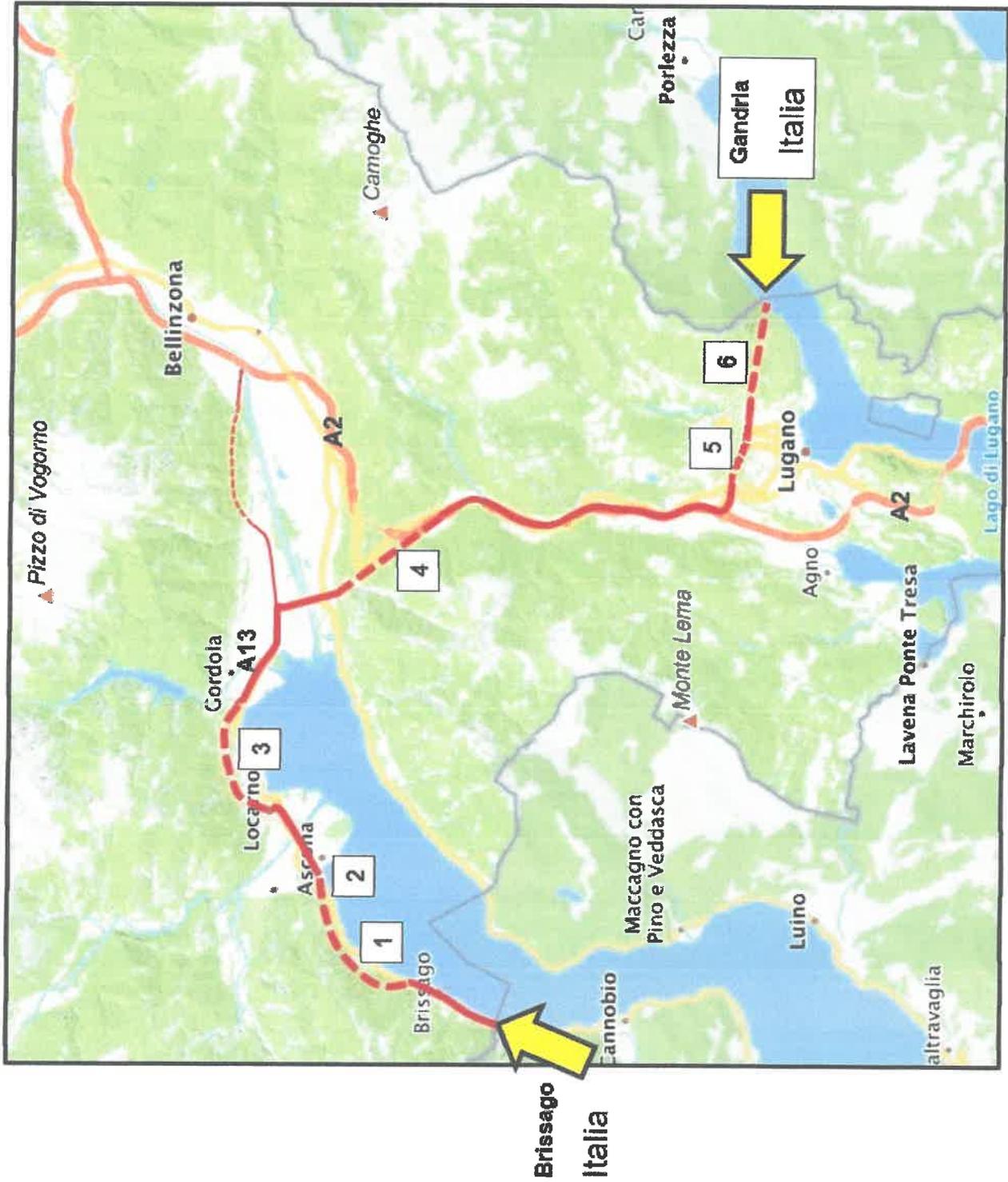


LA SOLUZIONE REGIONALE

- Tracciato a cielo aperto (con ripari fonici)
- - - Tracciato in galleria artificiale
- · · Tracciato in galleria
- - - Asse di penetrazione in Bellinzona (opzione)

Futuro
collegamento veloce
Lugano - Locarno
e
Strada pedemontana
Brissago - Gandria
con allacciamento
A2 - A13
sulla sponda destra

- 1** - Galleria del Cantonaccio (programmata)
- 2** - Galleria di Ascona (esistente)
- 3** - Galleria Mappo-Moretina (esistente)
- 4** - Galleria Quartino-Bironico (da realizzare)
- 5** - Galleria Vedeggio-Cassarate (esistente)
- 6** - Galleria Cassarate-Gandria (programmata)





Mirano Celio

Circonvallazione Sementina, 'valutare l'opportunità'

Celio, Sviluppo territoriale: prioritario sondare le possibilità di un accordo regionale. Occhio al semisvicolto

«Come sempre, quando si ipotizza la realizzazione di una nuova strada d'interesse sovracomunale, bisogna anzitutto valutare l'opportunità, non da ultimo politica, coinvolgendo gli organismi locali, regionali e cantonali. Anche nel caso specifico questo esercizio sarà fatto coinvolgendo la Commissione regionale dei trasporti». Moreno Celio, capo della Sezione cantonale del

lo sviluppo territoriale al Dipartimento del territorio, non si sbilancia per ora sull'opportunità o meno di costruire a Sementina la circonvallazione di cui abbiamo riferito nell'edizione di ieri. La strada d'aggiornamento a sud-ovest - nelle intenzioni del Municipio che ne ha chiesto la realizzazione al Canton - permetterebbe di sgravare la trafficatissima Via al Ticino, l'arteria cantonale che conduce a Chiasso e nel contempo taglia in due il paese. Una richiesta formulata in vista anche dell'arrivo (fine 2010) del nuovo ponte sul Fiume Ticino che

consentirà il transito ai camion (nota, non ammissibile). Il nuovo tracciato partirebbe dal Tennis e costeggiando la sponda del fiume o sfruttando l'attuale Via Vignaschia - sfocerebbe sulla cantonale verso Locarno all'altezza del campo sportivo. «Sarebbe sbagliato - rileva Celio - ausurare soldi di carattere deciso senza avere un accordo di principio sull'opportunità anche politica d'inserire questa nuova strada d'aggiornamento. La Cri del Bellinzonese (che ne discuterà a metà aprile, ndr) e a questo punto l'istituzione politica preposta per compiere le

primo valutazioni. Quanto al contributo che la Sezione della pianificazione e quella della mobilità potrebbero dare, «valuteremo i necessari approfondimenti - senza precluderli né premettere - in parallelo a quelli della Cri. Dovremo anzitutto incontrare le autorità di Sementina per approfondire i metodi a monte della loro richiesta, poi i Comuni vicini e la Cri medesima». Il tutto «senza precludere gli effetti sulla stabilità che comporterà a livello locale il nuovo ponte sul Ticino e a livello regionale il previsto nuovo semisvicolto di Bellinzona».

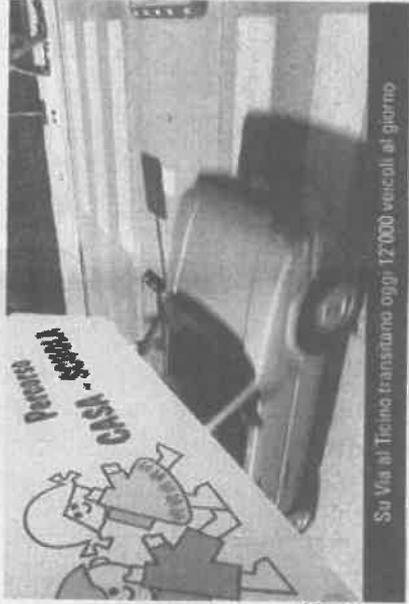
Una circonvallazione a Sementina

12 MARZO

Il Municipio l'ha chiesta al Territorio per sgravare Via al Ticino. Tema ora sul tavolo della Cri

nuova arteria collegerebbe in modo più diretto il nuovo ponte sul Ticino, attualmente in fase di costruzione, alla strada cantonale Locarno-Bellinzona nella zona dove sorgono campo da calcio e parco giochi. E dove in futuro dovrebbe sbucare il previsto (ma sin qui mai confermato dalla Confederazione) portale sud del tunnel di Alptransit fra Grosio e Sementina.

La circonvallazione sgraverebbe Via al Ticino, strada contrariale di transito che conduce a Giubiasco e che è di centrale importanza per gli abitanti di Sementina poiché porta ai principali servizi comunali (municipio, casa anziani, scuola, posta, banca, negozi, ecc.) ma che al contempo registra un forte traffico d'attravver-



Su Via al Ticino transitano ogni 12'000 veicoli al giorno

vati a suo tempo su Via Locarno. «Il Municipio - ci spiega il ser-



Il sindaco Riccardo Calzani

nesso piangere il portale sud del tunnel Grosio-Sementina».

Dal canto suo la Sezione dello sviluppo territoriale, ritenendo la questione di valenza sovracomunale, a metà settembre in risposta al Municipio comunicerà i dati che il dossier sarebbe stato trasmesso alla Commissione regionale dei trasporti garantendo le il necessario supporto tecnico in sede d'esame. Così è stato. Ed ora a metà aprile la Cri del Bellinzonese approverà il tema

di, vista la vicinanza dell'imboccatura di smaltimento, l'attuale per il Ticino un consistente dispendio del transito di camion per la raccolta dei rifiuti provenienti dalla sponda destra del Piano». Parallelo proprio Via al Ticino in vista dell'entrata in funzione del nuovo ponte (fine 2010) sarà sottoposta a un ulteriore misura di moderazione da parte del Cantone, con in più l'inserimento di una rotunda per il giro del bus all'incrocio con via Chiabée. Tutto ciò rischia di compattare ulteriormente la convivenza tra traffico di transito e traffico interno (incluso quello locale).

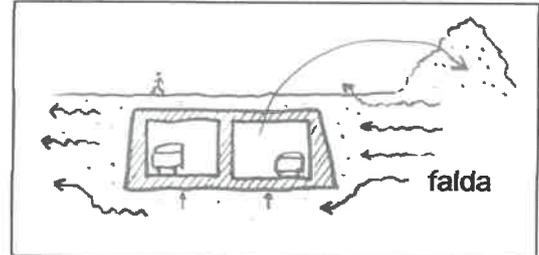
«Ecco dunque che i vantaggi della circonvallazione sarebbero molteplici - evidenzia ancora Celio - e non da ultimo bisogna

Alcune conoscenze basilari di tecnica della costruzione autostradale

Il tracciato interrato (galleria artificiale interrata)

È un'esecuzione complicata e molto costosa.

Vantaggi: la superficie sopra l'autostrada è completamente utilizzabile. Non si sente il rumore del traffico. Le emissioni possono essere raccolte e filtrate.

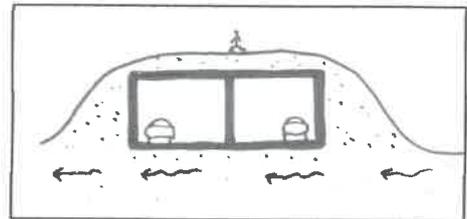


Svantaggi: il materiale di scavo deve essere allontanato e depositato da qualche parte. Richiede una struttura massiccia di calcestruzzo armato per contrastare la spinta verso l'alto da parte della falda freatica. La struttura interrata interrompe il flusso della falda freatica con innalzamento della falda a monte e pericolo di affioramento e allagamenti anche della stessa autostrada. Occorrono pure importanti impermeabilizzazioni e alcune misure di sicurezza. Occorre un impianto di ventilazione artificiale. Gli accessi alla galleria artificiale interrata richiedono molto spazio. Costi di manutenzione e esercizio relativamente importanti. Tempi di realizzazione lunghi.

Il tracciato coperto (galleria artificiale coperta)

È un'esecuzione con difficoltà media e mediamente costosa.

Vantaggi: la superficie sopra l'autostrada è completamente utilizzabile. Non si sente il rumore del traffico. La struttura può essere prefabbricata con riduzione dei costi e tempi di esecuzione. Permette di sistemare materiale di scavo proveniente da altri cantieri. La fauna selvatica può passare. Lo scorrimento della falda freatica non viene ostacolato. Le emissioni possono essere raccolte e filtrate. Tempi di realizzazione medio-brevi.



Svantaggi: il rilevato è visibile e deve essere integrato nel paesaggio il che è però più facile sfruttando l'eventuale declivio naturale del terreno. Occorre un impianto di ventilazione artificiale. Richiede delle impermeabilizzazioni e alcune misure di sicurezza. Costi di manutenzione e esercizio medi. Tempi di realizzazione medi.

Il tracciato in galleria (galleria naturale)

È un'esecuzione difficile e molto costosa (tracciato a doppia canna = circa 100 milioni di Frs al Km)

Vantaggi: l'autostrada è completamente nascosta. Non si sente il rumore del traffico.

