

Semisvincolo di Bellinzona: pronto il messaggio per la realizzazione. Salvo ricorsi sarà pronto nel 2023

Trentennale ma ancora attuale

Secondo le stime permetterà di ridurre il traffico sulla cantonale del 40% a Camorino e Giubiasco. Critica la reazione dei Verdi, che valuteranno ulteriori azioni contrarie a questa 'vecchia' soluzione viaria.

di Samantha Ghisla

I tempi per il semisvincolo di Bellinzona da e verso sud sembrano essere maturi. Dopo un iter trentennale - il primo progetto risale agli anni 80 - segnato in tempi recenti da referendum, votazione popolare e alcuni ricorsi, mercoledì il Consiglio di Stato ha licenziato il messaggio per il credito di progettazione sul quale il Gran Consiglio sarà chiamato a esprimersi verosimilmente nel corso dell'autunno. Il costo dell'opera - aggiornato a 65 milioni - verrà sostenuto nella misura del 25% dall'Ufficio federale delle strade (Ustra), mentre il restante investimento verrà ripartito tra Cantone (il 56,25% del totale) e Comuni dell'agglomerato del Bellinzonese (il restante 18,75%). «Il tempo che passa non rimane senza conseguenze», ha sottolineato ieri in conferenza stampa il consigliere di Stato **Claudio Zali**, direttore del Dipartimento del territorio. Mentre il progetto rimaneva fermo, ha infatti spiegato Zali, la mobilità e il trasporto pubblico regionale si sono evoluti. E sono previste ulteriori novità che diventeranno operative prima dell'apertura del semisvincolo, come la galleria di base del Ceneri, il nodo intermodale alla stazione ferroviaria di Bellinzona e la nuova fermata Tilo in piazza Indipendenza. Ciononostante «il senso dell'opera rimane inalterato», ha confermato Zali, aggiungendo che quest'opera rappresenta un tassello fondamentale per la futura mobilità del Bellinzonese grazie alla possibilità di sgrovare dal traffico i quartieri limitrofi sia a sud che a nord.

In periferia 20mila veicoli in meno

A tal proposito il municipale di Bellinzona **Simone Gianini**, intervenuto ieri nelle vesti di presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, ha spiegato i benefici previsti sulla strada cantonale: grazie all'uscita di Bellinzona "centro" in territorio di Camorino e Giubiasco è previsto il 40% di traffico in meno, a Sementina e Monte Carasso un calo del 20% e su Galbisio e via San Gottardo una riduzione del 10% rispetto ad ora con un totale di circa 20mila veicoli al



giorno trasferiti da queste strade all'A2. «Sgravando dal traffico gli abitati di questi quartieri intendiamo migliorarne la qualità di vita», ha fatto notare Gianini.

Prevista una 'turbo' rotonda ma anche raccordi ciclopedonali migliorati e corsie per i bus

Gianini ha inoltre illustrato i contenuti del progetto, che non consiste solo nella realizzazione delle rampe d'accesso all'autostrada da e verso sud collegate a una rotonda sopraelevata cosiddetta 'turbo', poiché ideata in modo da velociz-

zare l'uscita grazie ad apposite corsie di preselezione. Sono previsti anche l'adeguamento di via Tatti con doppia corsia per senso di marcia e una quinta corsia di preselezione e preferenziale per bus, l'integramento su questa via di ripari fonici in calcestruzzo con una parte vetrata, impianti semaforici con priorità per il trasporto pubblico, un posteggio d'attestamento per 500 posti (vedi sotto) e raccordi ciclopedonali migliorati attorno a via Tatti con in particolare una nuova passerella tra Bellinzona e Carasso all'espone della Torretta che va ad aggiungersi alla già realizzata passerella tra

Bellinzona e Monte Carasso del 2011.

Investimento Ustra per l'A2

I 20mila veicoli che verranno "tolti" dalla cantonale circoleranno verosimilmente sul tratto di A2 compreso tra Bellinzona Sud e Nord, dove attualmente ne circolano 50mila al giorno. Il totale di 70mila, ha spiegato ieri in conferenza stampa il capo filiale Ustra di Bellinzona **Marco Fioroni**, è ancora lontano dalla capacità massima di questo tratto calcolata in 130mila passaggi quotidiani. In vista di un aumentato carico fonico è prevista

LE TAPPE

- ▶ **marzo 1998**
La Commissione regionale dei trasporti approva il rapporto finale del Piano dei trasporti del Bellinzonese
- ▶ **dicembre 2001**
Progetto generale e Rapporto d'impatto ambientale a Berna
- ▶ **dicembre 2006**
Via libera del Consiglio federale
- ▶ **ottobre 2011**
Messaggio da 2,5 milioni per la progettazione definitiva
- ▶ **febbraio 2012**
Il Gran Consiglio approva il credito
- ▶ **settembre 2012**
Referendum e ricorsi al Gran Consiglio e al Tram
- ▶ **giugno 2015**
Il Tf respinge l'ultimo ricorso
- ▶ **luglio 2015**
Ripresa del progetto
- ▶ **giugno 2017**
Il Consiglio di Stato licenzia il messaggio da 65 milioni per la realizzazione
- ▶ **autunno 2017**
Probabile voto in Gran Consiglio
- ▶ **2018**
Pubblicazione del progetto definitivo
- ▶ **2023 (salvo ricorsi e opposizioni)**
Messa in attività dell'opera

una serie di interventi contenuti nel progetto parallelo al semisvincolo, denominato Ep 12 Bellinzona. Dal costo di 140 milioni - tutti a carico della Confederazione - esso comprende il completamento e il potenziamento dei ripari fonici (verranno innalzati di 1,5/2 metri), il risanamento dei manufatti e della pavimentazione (che sarà resa fonoassorbente) e la realizzazione degli impianti di smaltimento delle acque. Sul progetto Ep 12 pende il ricorso di un cittadino, il Tribunale amministrativo federale non ha concesso l'effetto sospensivo. La fine di tali lavori è per ora stimata nel 2024.

MESSAGGIO PARALLELO

Via Birreria verrà messa in sicurezza

Il Consiglio di Stato ha licenziato anche un messaggio parallelo - che può procedere a prescindere dai tempi del semisvincolo - a proposito di via Birreria a Carasso. Qui è previsto l'adeguamento della larghezza stradale lungo un tratto di quasi un chilometro, un nuovo marciapiede nell'abitato di Carasso e una nuova pista ciclo-pedonale di 280 metri quale collegamento dalla futura passerella ex Torretta a via Riale Righetti. «In alcuni punti la situazione è anacronistica, con e marciapiede non presente», ha detto il municipale di Bellinzona Simone

Gianini sottolineando la necessità dell'opera. I costi previsti si aggirano attorno ai 6 milioni di franchi, che verranno sostenuti per il 60% dal Cantone e per il restante 40% dalla Città di Bellinzona. I tempi di realizzazione auspicati stimano la conclusione dei lavori nel 2018/2019. Anche se si tratta di un tassello separato, com'è stato sottolineato ieri anche quest'investimento va nella direzione di altri interventi previsti nel progetto del semisvincolo autostradale, ovvero aumentare la sicurezza e la fruibilità dei percorsi ciclopedonali.