

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma generica da Claudio Isabella e cofirmatari “Svincolo completo per Bellinzona: una svolta per la mobilità e per la qualità di vita”

del 25 agosto 2025

Premesse e motivazioni

Il semisvincolo di Bellinzona Centro, inaugurato parzialmente nel settembre 2024 e completato nel febbraio 2025, ha già dimostrato un impatto positivo sulla viabilità urbana, con oltre 11'000 passaggi giornalieri registrati in media. Tuttavia, l'attuale configurazione non consente ancora tutti i movimenti autostradali, penalizzando in particolare i residenti dei quartieri nord di Bellinzona, del centro città e dei comuni limitrofi, così come gli utenti provenienti dalle Tre Valli. Anche i servizi di emergenza e sanitari sono costretti a deviazioni che possono comportare ritardi fino a 10 minuti.

La regione di Bellinzona, con circa 57'000 abitanti, rappresenta un nodo cruciale tra l'asse sud-nord e le Tre Valli (Leventina, Blenio e Riviera), servite dalla A2.

La decisione di realizzare un semisvincolo – anziché uno svincolo completo – risale agli anni '90, nell'ambito del Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB). All'epoca, scelte tecniche, ambientali ed economiche portarono a privilegiare una soluzione di compromesso, più contenuta e quindi ritenuta più sostenibile e più facilmente realizzabile, come confermato dal concorso di progettazione bandito da USTRA e dalla successiva approvazione del progetto generale nel 2006. Il semisvincolo è quindi frutto di un compromesso politico elaborato nel 1998 e portato avanti nei due decenni successivi, con l'apertura al traffico avvenuta solo tra il 2024 e il 2025, dopo una lunga trafila procedurale. Tuttavia, a distanza di quasi trent'anni da quella scelta iniziale e alla luce dei cambiamenti intervenuti in termini di sviluppo territoriale, esigenze di mobilità, sostenibilità ambientale e sicurezza stradale, appare oggi doveroso procedere a una nuova valutazione tecnica e strategica per comprendere costi, benefici e implicazioni del completamento dello svincolo.

L'attuale assetto viario per chi arriva da nord non risponde più né alla crescita urbanistica ed economica della regione, né ai principi di equità e accessibilità infrastrutturale che dovrebbero guidare la pianificazione. Il semisvincolo di Bellinzona Centro obbliga infatti gli utenti delle Tre Valli, di Arbedo-Castione, Lumino, della Mesolcina e dei quartieri nord della città, diretti in città, ad attraversare zone densamente abitate, sovraccaricando le strade comunali e cantonali, generando di conseguenza traffico parassitario nelle zone residenziale che andrebbero invece protette.

In particolare, chi proviene o è diretto al centro di Bellinzona e Monte Carasso deve utilizzare una delle due strade di collegamento: via San Gottardo, costantemente congestionata, oppure via Galbisio, una strada stretta e residenziale dove l'incrocio con camion o autobus rappresenta un rischio quotidiano. Questa situazione genera disagi evidenti, pericoli per la sicurezza – soprattutto per i bambini – e peggiora la qualità dell'aria e della vita nei quartieri attraversati.

Alcuni automobilisti, per evitare il traffico cittadino, sono costretti a prendere l'autostrada in direzione sud, uscire a Bellinzona Sud (Camorino) e tornare a nord. Tutto ciò dimostra quanto l'attuale configurazione penalizzi anche l'accessibilità dei territori periferici, aggravando una disparità infrastrutturale a scapito di una parte significativa della popolazione residente e pendolare.

Il completamento dello svincolo permetterebbe un alleggerimento del traffico urbano, una riduzione delle emissioni di CO₂ e particolato, l'eliminazione di colonne e tempi di attesa, e un miglioramento dei tempi di intervento per i servizi d'urgenza e il trasporto sanitario. Inoltre,

consentirebbe una drastica riduzione dei tempi di percorrenza: già oggi, per chi arriva da sud, l'attuale semisvincolo consente un risparmio di circa un quarto del tempo rispetto alla situazione precedente, dimostrando concretamente l'efficacia dell'intervento anche solo nella sua forma parziale.

Uno studio di fattibilità tecnico-economico potrebbe fornire indicazioni chiare su costi, benefici e impatti ambientali e territoriali, costituendo una base concreta per il dialogo con l'USTRA e la CRTB. È importante ricordare che ci sono voluti tre decenni per vedere realizzato il semisvincolo, è quindi urgente e doveroso avviare subito il processo per completarlo.

Alla luce di quanto sopra, si chiede al Consiglio di Stato di:

1. Avviare un'interlocuzione formale con l'USTRA per inserire il completamento dello svincolo di Bellinzona Centro tra le priorità viarie cantonali;
2. Promuovere un approfondito studio di fattibilità tecnico, economico e ambientale, in collaborazione con USTRA e CRTB;
3. Richiedere l'inserimento dell'opera nel prossimo aggiornamento del PROSTRA, o altri strumenti pianificatori della Confederazione in materia di viabilità;
4. Informare regolarmente il Gran Consiglio sullo stato di avanzamento delle trattative e degli studi in corso.

Claudio Isabella

Caccia - Capoferri - Caroni - Corti - Genini Sem -

Ghisla - Guerra - Minotti - Mossi Nembrini -

Padlina - Rusconi - Roncelli - Zanetti