

MOZIONE

Svincolo completo per Bellinzona: una svolta per la mobilità e per la qualità di vita

del 15 settembre 2025

Premesse e motivazioni

Il semi-svincolo 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 semi-svincolo 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 semi-svincolo 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 - Minotti - Mossi Nembrini - Padlina - Roncelli - Rusconi - Zanetti