

92/2020

Lodevole  
Municipio di Bellinzona  
Palazzo Civico  
6500 Bellinzona

Bellinzona, 19 novembre 2020

Egregio Signor Sindaco,  
Egregi signori Municipali,

avvalendoci della facoltà concessa dalla LOC e dai relativi disposti del Regolamento comunale, presentiamo la seguente

## **INTERROGAZIONE**

### **“Semisvincolo sud: rivoluzione della mobilità del Bellinzonese”**

La qualità di un territorio passa per l'offerta di infrastrutture, dove la mobilità è uno dei settori da sempre ritenuto strategico. Facile partire da Stefano Franscini che tra le varie opere lasciateci in eredità v'è l'ancor attuale rete delle strade cantonali.

In una lettura storica il nostro futuro semisvincolo è una delle correzioni delle poco accorte scelte del tracciato autostradale maturate nella seconda metà del secolo scorso, scelte che furono oggetto di ampi dibattiti in Ticino. Ogni centro urbano sudalpino risolse a modo suo il tema dell'interfaccia tra area urbana e nuova autostrada con clamorosi errori (Chiasso), impresentabili dimenticanze (Locarno), scelte intelligenti (Lugano), battaglie vinte (Faido) e correzioni "post" (Roveredo). Il Bellinzonese ha dovuto subire lo stravolgimento dell'area fluviale da Gnosca a Sementina, separata dagli abitati di sponda destra sacrificata per l'interesse generale cantonale e nazionale.

A questa ferita territoriale si aggiunse la scelta di realizzare due svincoli completi esterni alla città, posizionati dove la rete autostradale imponeva due snodi: Castione verso il S. Bernardino e Camorino verso il Locarnese. L'inadeguatezza di questa impostazione fu percepita solo dopo qualche anno e portò all'idea della "strada espresso", cioè la replica sull'argine sinistro del fiume Ticino di quanto fatto con la A2 sull'argine destro.

L'insostenibilità territoriale di questa impostazione, forse a non tutti nota, portò negli anni ottanta al progetto di un nuovo svincolo autostradale in zona Birreria. La nuova sensibilità ambientale, coniugata in un'opposizione sistematica ad ogni infrastruttura stradale, portò a due votazioni popolari scaturite nell'accettazione del progetto del solo semisvincolo sud. Dagli anni novanta ad oggi il progetto ha subito una serie di adattamenti, è stato ripreso nella pianificazione regionale dei trasporti e soggetto ad una verifica popolare.

Negli scorsi giorni la Confederazione ed il Cantone hanno approvato il progetto definitivo del semisvincolo sud, che nel 2025 sarà la nuova porta di entrata alla città di Bellinzona. Il significato di questa nuova infrastruttura di mobilità, integrata nella pianificazione regionale e cantonale dei trasporti, è il riordino dei flussi del traffico veicolare nell'intero comprensorio del nostro nuovo Comune.

Siamo ora giunti alla sua concretizzazione ed un plauso va fatto ai Municipi e alla Commissione regionale dei trasporti che, nell'ultimo decennio, con determinazione hanno saputo traghettare il progetto e portarlo alla realizzazione.

L'impostazione urbanistica del progetto è pure mutata ed è diversa dall'iniziale approccio che recepiva la necessità di strutturare il quartiere cittadino che ospiterà il semisvincolo. Degna di nota l'impostazione che si darà alle strade cantonali negli abitati di Monte Carasso – Gudo e di Camorino/Giubiasco - Saleggi. L'impianto urbanistico di Via Tatti, se si pensa che la nuova città in quel comparto sarà ridisegnata dal parco fluviale e dal riordino pianificatorio del comparto della "Torretta" (oggetto di una Mozione interpartitica no 74/2020), dovrebbe tornare sull'impostazione dello scorso decennio. Nella nuova pianificazione urbanistica di Via Tatti si potrebbe definire la collocazione di diversi servizi pubblici di chiara importanza regionale come, ad esempio, il centro della "Croce Verde Bellinzona (CVB)" da decenni alla ricerca del sito definitivo.

A nostro avviso l'autonomia comunale in materia di pianificazione, specie per il nuovo Comune che ha una territorialità uguale a diversi piccoli Cantoni svizzeri, non può essere bloccata dai Tribunali, che si son basati su situazioni ora cambiate (PAC). In quest'ottica un plauso va al Municipio della nuova Bellinzona che nel PAC 2020 (Capitolo 2, Identità policentrica, Quartiere di Bellinzona, scheda Be-SI3, *Porta d'accesso adiacente al semisvincolo e al Dragonato*) conferma che si tratta di *... "un'area strategica, ... che dovrà essere pianificata ... Azione: elaborare uno studio preliminare ...."*.

Crediamo che con queste nuove premesse (semisvincolo sud realizzato e PAC 2020 da implementare) si deve operare sfruttando la riconosciuta autonomia comunale in materia urbanistica, specie per le aree urbane, ed andar oltre una semplice codificazione di decisioni passate e di impostazione non coerente con l'entrata stradale principale alla Capitale del Canton Ticino.

Su queste premesse generali formuliamo le seguenti domande.

1. Nell'impostazione urbanistica del progetto si è optato per un'impostazione poco appropriato con la valenza di un comparto incontestabilmente strategico della città. Il Municipio della nuova Bellinzona nel PAC ha ripreso la valenza della propria entrata principale per darle la dignità che merita. La città di Locarno ha agito su tale principio nella zona della "Morettina": è un esempio che si può implementare in Via Tatti ?
2. Visto che il PAC indica l'importanza del comparto e che la nuova Bellinzona avrebbe un esubero di zone SAC. Il Comune potrebbe pianificare, come hanno fatto altre città, il riposizionamento di alcune strutture di valenza pubblica non solo su comparto nord, come prevede il PAC, ma anche su quello sud. Il Municipio intende operare in questa direzione ? Sono già state identificate attività pubbliche (non lo stadio, ormai) che possano essere posizionate in quel sito ?
3. Non pensa il Municipio che la valenza del progetto suggerisca di procedere nei prossimi mesi con un'informazione alla popolazione ?

Con la massima stima.

Per il gruppo PPD

*Abdich Catt*

*Ivan Gurdotti*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*