



Dicastero amministrazione generale

Servizi centrali

Servizio cancelleria

Piazza Nosetto 5

6500 Bellinzona

T +41 (0)58 203 10 00

F +41 (0)58 203 10 20

cancelleria@bellinzona.ch

Gruppo PPD-GG

c/o sig. Paolo Locatelli

## Interpellanza 174/2020

### "Quartiere via Ripari Tondi: sicurezza stradale non garantita" del Gruppo PPD-GG

#### TRASFORMATA IN INTERROGAZIONE

Gentili signore,

Egredi signori,

- 1. A mente del Municipio nei quartieri residenziali della nuova Bellinzona si registrano situazioni di oggettivo pericolo per i residenti o chi vi transita, specie per il traffico lento che da nord raggiunge il centro città che ha in Via Ripari Tondi l'unica alternativa alla trafficata Via San Gottardo, che necessitano interventi?**

In questi anni Città, Commissione regionale dei trasporti (CRTB) e Cantone hanno sviluppato e in buona parte anche realizzato una rete ciclabile regionale del Bellinzonese con lo scopo di incentivare l'uso della bicicletta non solo per lo svago, ma anche per il percorso casa-lavoro e casa-scuola, migliorandone man mano la sicurezza. A questo proposito si ricordano, ad esempio, per i "quartieri della nuova Bellinzona" sono stati investiti complessivamente oltre 7.7 mio CHF in Zone 30 (tra le più recenti si ricordano quelle di Preonzo, Moleno, zona Semine a Bellinzona) e circa 4.3 mio CHF a favore dei percorsi ciclabili, tra cui la passerella ciclabile alle Semine di Bellinzona, la via Mirasole, via Lavizzari, via Guisan inclusi i passaggi pedonali ciclabili, etc.. Nell'ambito della promozione della mobilità ciclistica la Città ha investito circa 0.5 mio CHF per attività destinate alle scuole, per la popolazione (Carvelo2go con 4 cargobike di cui due comunali, 5 postazioni di ricarica per e-bike, contributo per l'acquisto di bici elettriche, la nuova Velostazione, etc.) .

la Città dispone ora di circa 47 km di percorsi ciclabili segnalati da Svizzera Mobile, 50 km di percorsi locali già realizzati e 12 km in fase di progettazione.

Proprio con riguardo al traffico lento che da nord raggiunge il centro città, per evitare le strade principali sono stati negli anni istituiti e man mano migliorati i seguenti percorsi ciclabili alternativi, previsti nel Programma d'agglomerato del Bellinzonese e segnalati sul sito di SvizzeraMobile, rispettivamente sulla Mappa tascabile "Rete ciclabile Bellinzonese", recentemente distribuita a tutti i fuochi del Bellinzonese e consultabile sul sito [www.ti.ch/bici](http://www.ti.ch/bici):

- Percorso nazionale nord-sud n. 3: via Ripari Tondi (tratta nord), via Greina, via Pizzo di Claro, viale G. Motta, viale Stazione;
- Percorso locale n. 311 Percorso Pedemontano: Arbedo via Mulino Rosso, via S. Paolo, via Pedemonte, via Daro, viale Stazione;
- Collegamento ciclabile: via Ripari Tondi (strada parallela a quella in oggetto), via Gerretta, via Ghisletta, via Mesolcina, marciapiede via Guisan, piazza Simen.

Molto è quindi già stato fatto proprio nell'ottica generale auspicata – e qui beninteso condivisa – dell'interpellanza, così come molto rimane sicuramente ancora da fare (si vedano a questo proposito soprattutto i progetti per la mobilità lenta contenuti nel Programma d'agglomerato di terza generazione, PAB3), ciò che è senz'altro volontà degli attori di cui sopra (Città, CRTB e Cantone) di fare in base alle proprie competenze.

## **2. Perché il Municipio, considerata l'oggettiva pericolosità, di Via Ripari Tondi attestata senza equivoci dalla perizia dell'Istituto RASS, non è intervenuto in modo immediato?**

Anzitutto si precisa che il documento allegato all'interpellanza redatto dall'Istituto RASS - specializzato in corsi di scuola guida - è stato commissionato da un privato cittadino, di propria iniziativa, senza che risulti essere mai stato trasmesso prima ai servizi comunali preposti, a mente dei quali, esso non pare tenere in considerazione tutti gli aspetti che si devono semmai porre alla base di una modifica viaria. Il giudizio sullo stato di sicurezza di una determinata situazione non basarsi unicamente sulle dimensioni della carreggiata, né quindi per questo supporre di conseguenza l'impossibilità di una diversa gestione del traffico.

I servizi comunali si erano interessati, su segnalazione, a monitorare la situazione anche in considerazione delle edificazioni in qual momento in corso, nel frattempo terminate. A tal proposito, pur riconoscendo che la stradina storica in oggetto, lunga ca. 100 m, ha un calibro assai ridotto che rende difficoltoso l'incrocio, visti malgrado tutto, il numero contenuto di veicoli che la percorrono, la brevità della tratta e la velocità di percorrenza, per sua natura ridotta proprio a seguito di quella conformazione stradale, non sono risultati gli estremi per degli interventi immediati. Per quel che attiene alla mobilità lenta, si rimanda alla risposta precedente, sottolineando che a meno di 10 m di distanza è presente una strada parallela con traffico veicolare praticamente assente, che si limita al servizio di 2 edifici (ex tracciato ferrovia Bellinzona-Mesocco).

**3. Perché di fronte ad una situazione di pericolo non si interviene senza indugi per sanare la situazione e si vuole attendere la revisione del Piano regolatore che non sarà in vigore nella prima metà di questo decennio?**

Ribadito che allo stato attuale non sono risultati gli estremi per degli interventi immediati, si ricorda che il Piano del traffico per quell'area non era in effetti stato approvato, per cui non si dispone attualmente di una valida base legale per procedere con un allargamento, che – lo si condivide – potrebbe effettivamente migliorare la situazione.

Una possibile soluzione, senza attendere una revisione di PR, potrebbe essere quella di intervenire sulla segnaletica, prevedendo ad esempio un senso unico di marcia, ciò che – sempre ammesso che sia una soluzione che raccolga il consenso di tutti gli abitanti del luogo (per esperienze passate, ogni modifica di questo tipo va bene ad alcuni – che ne traggono magari beneficio – ma vengono poi anche fortemente contestate da altri – che si vedono penalizzati nelle proprie abitudini) porterebbe sì ad una fluidificazione del traffico, a fronte però di un possibile aumento delle velocità e con quindi un effetto controproducente per la sicurezza.

Volendo riconoscere all'interpellanza la propria legittimità su un tema puntuale (quello di quel breve tratto di via Ripari Tondi), ma senz'altro sensibile nell'ambito della politica comunale sulla mobilità (la sicurezza), i servizi comunali preposti verificheranno nuovamente la fattibilità, i benefici, i rischi, ma anche l'accettazione di chi abita in quell'area per una soluzione come quella di un senso unico o diverse regolamentazioni dei flussi di traffico che possano semmai migliorare la situazione esistente.

Con i migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi