



## 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

Servizio cancelleria

Signora  
Lisa Boscolo

12 aprile 2024

## **Interrogazione 62/2024 "Apertura semisvincolo e le misure per la mobilità sostenibile?" di Lisa Boscolo per il gruppo Unità di sinistra**

Gentile signora Boscolo,

prima di entrare nel merito delle singole domande poste nell'interrogazione, è doverosa una breve premessa.

L'apertura integrale del semisvincolo è pianificata per la seconda settimana del prossimo mese di gennaio 2025 ed è previsto che avrà una notevole influenza non solo sulla viabilità cittadina, ma anche sulla vivibilità lungo assi oggi congestionati dal traffico e meglio, in particolare, quelli di penetrazione da sud (Camorino-Giubiasco-Semine, rispettivamente Sementina-Monte Carasso). Già in fase di pubblicazione, si indicavano diverse misure di accompagnamento come per esempio:

- interventi di moderazione della velocità sulle strade al servizio dei comparti residenziali;
- il miglioramento della gestione degli incroci (solitamente semaforici) principali;
- la realizzare di nuovi collegamenti ciclopedonali (in particolare mediante passerelle);
- la velocizzazione del trasporto pubblico.

Diverse di queste misure sono state già realizzate (si pensi ad esempio alle passerelle ciclopedonali tra le Semine e Monte Carasso o quella della Torretta, ma anche alle molte zone a 30 km/h introdotte negli scorsi anni che coprono oramai quasi tutte le zone residenziali), rispettivamente sono già in corso di realizzazione (la nuova centrale semaforica e la messa in sicurezza di nodi importanti, quali ad esempio quello di Via Lepori-Via Mirasole), mentre altre vedranno la luce con la messa in servizio del semisvincolo (i collegamenti ciclopedonali tra Via Borromini, rispettivamente Via Luini e Via Chicherio, così come le prime misure di limitazione del traffico parassitario tra gli assi principali di transito e le strade di servizio dei limitrofi comparti residenziali), rispettivamente verranno realizzate una volta monitorato il suo effetto (si tratta di misure più importanti anche dal profilo finanziario che verranno inserite nell'elaborando Programma d'agglomerato di quinta generazione per ottenere l'importante cofinanziamento da parte della Confederazione).

Ciò premesso, alle singole domande si risponde come segue.

**1. Quali misure di accompagnamento saranno prese dal Comune e dal Cantone in vista dell'apertura del Semisvincolo per evitare che il traffico continui a percorrere gli attuali assi di penetrazione, ma con meno intoppi e quindi più velocità, più rumore e più incidenti?**

Come illustrato nella premessa le misure sono da un lato coerentemente già in via di realizzazione da anni (si pensi alle zone 30 nei comparti residenziali che già hanno lo scopo – e hanno anche avuto l'effetto – di limitare il traffico parassitario dagli assi principali di penetrazione) e, dall'altro, ulteriori sono previste già in concomitanza con l'apertura del semisvincolo. In particolare sono in fase di progettazione una limitazione dell'accesso (per il traffico privato solo da Via Olgiati sino alla Posta) in Via della Posta a Giubiasco (già solo per una questione di sicurezza nell'incrocio con il trasporto pubblico, oggi difficoltoso), un'estensione del senso unico su Viale 1814 e una limitazione dell'attraversamento della zona d'incontro del Borghetto ai soli clienti dei commerci locali che vi hanno sede. Parallelamente è già in progettazione il completamento di alcune zone 30 nel centro Città (zona Torretta, via Vela, zona Ripari Tondi). Altre misure verranno inserite nel Programma d'agglomerato di quinta generazione (e quindi con un orizzonte realizzativo successivo a quando si saranno anche potuti verificare gli effetti del semisvincolo); si tratta ad esempio della realizzazione di una rotonda (che dovrebbe poter essere sufficiente per il funzionamento, oggi non dato negli orari di punta perché oltre la sua capacità) all'incrocio tra Via Bellinzona e Via ai Saleggi a Giubiasco, rispettivamente dell'ulteriore limitazione del traffico parassitario tra l'asse principale di attraversamento e i comparti residenziali adiacenti (come ad esempio l'eliminazione della traversa tra Via Bellinzona e Via Olgiati, come già previsto dal PR di Giubiasco).

**2. Non ritiene che le proposte di zona d'incontro nelle parti centrali di Giubiasco e Bellinzona possano costituire una valida risposta alle aspettative della popolazione per una migliore qualità di vita come dimostra il successo della zona realizzata davanti alla stazione o in altre città svizzere?**

Trattandosi di strada cantonale la competenza è del Cantone.

Si osserva tuttavia che le zone d'incontro sono realizzabili laddove non sia ad esempio necessaria particolare segnaletica a protezione degli utenti più deboli (pedoni in particolare), valendo in esse la precedenza di questi ultimi e di solito quindi in corrispondenza di piazze o strade dei centri storici. Pensare di inserire una zona d'incontro su un asse (quello che attraversa il centro di Giubiasco) di attraversamento (anche da parte del trasporto pubblico), per quanto grazie al semisvincolo sarà sgravato dal traffico che oggi lo percorre, rispettivamente su Viale Portone-Via Guisan (questa era la proposta dell'ATA) in centro a Bellinzona (che non dispone di alternative per la circonvallazione verso nord, a meno di dirottare l'intero traffico su via Mirasole-Via G. Motta, che si vuole invece mantenere il più possibile di servizio e non di attraversamento, idealmente anch'essa da inserire in zona a 30 km/h), non sembra né giuridicamente possibile, né opportuno dal punto di vista della gerarchia stradale e quindi per la chiarezza (e sicurezza) proprio anche a tutela degli utenti più deboli del campo stradale.

**3. A che punto si trova la riqualifica di via Lugano – viale Olgiati preannunciata nel PAB3?**

La riqualifica in questione era prevista nel PAB3 in priorità B, ossia – se la si vuole cofinanziare con fondi federali – da poi inserire in priorità A nel programma d'agglomerato successivo (nel nostro caso quello di quinta generazione, visto che, d'intesa con il Cantone, alla quarta Bellinzona, Lugano e Mendrisio non hanno partecipato). A prescindere dal cofinanziamento federale, l'orizzonte realizzativo era in ogni caso successivo all'apertura del semisvincolo (e quindi dopo l'inizio del 2025), che è previsto sgravi anche detta via. In ossequio a quella pianificazione, già nel

meze di febbraio scorso è stato dato incarico allo Studio Brugnoli & Gottardi di esperire una perizia tecnica allo scopo di confermare la fattibilità e quindi le misure necessarie per poi prevedere il limite di velocità a 30 km/h, da realizzarsi in concomitanza con i lavori che il Settore delle opere pubbliche prevede di effettuare per il rinnovo delle sottostrutture vetuste e quindi poi con il conseguente rifacimento del nuovo manto stradale (si veda il MM 431 approvato dal CC lo scorso 23.11.2020).

**4. Che valutazione ha fatto il Municipio in materia di 30 km/h generalizzati durante le ore notturne? Si potrebbe valutare un progetto pilota in una zona specifica di Bellinzona?**

La stragrande maggioranza (oltre il 75%) delle strade comunali del fondovalle all'interno della zona edificabile sono già a velocità moderata (sia di giorno, che di notte). Al momento, nel Comune di Bellinzona più dell'80% della popolazione vive all'interno di una zona con velocità limitata (Zone 30, 20 o pedonale) e con i completamenti e quelle nuove già in progettazione più del 90% vi risulterà inserito. Gli assi principali sono invece di competenza (e proprietà) del Cantone, il quale sta operando con la posa sistematica di asfalto fonoassorbente ed è sinora contrario alla riduzione della velocità massima consentita, già solo per mantenere una certa chiarezza fra strade con funzione diversa: di attraversamento (anche da parte del trasporto pubblico, che - tra l'altro - dal prossimo mese di dicembre, con la linea 1 Camorino-Bellinzona-Castione, inizierà la fase di transizione verso la propulsione esclusivamente elettrica e quindi molto meno rumorosa) quelle principali (cantionali) e di servizio quelle nei comparti residenziali (appunto già o in via di essere generalmente a velocità limitata).

Con i migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi