



Lavori in corso nel comparto di via Tatti.

©CDI/GABRIELE PUTZI

Semisvincolo, la lunga attesa è finita «È stato un percorso estenuante»

BELLINZONA / Avviati i lavori per il futuro allacciamento all'autostrada da e verso Sud: entrerà in funzione a fine 2024 – La spesa sarà di 65 milioni di franchi L'obiettivo è sgravare dalle code una parte del distretto – Il consigliere di Stato Claudio Zali ha parlato di un «impegno gravoso», con un iter interminabile

Man Del Don
Simone Berti

«È quel genere di opere che richiedono un impegno che conduce allo sfinimento. Ha usato un'amara ironia ieri il consigliere di Stato Claudio Zali per descrivere i sentimenti provati per l'avvio dei lavori del semisvincolo autostradale di Bellinzona centro, che sarà in funzione da fine 2024 dopo una spesa di circa 65 milioni di franchi con l'obiettivo di sgravare la periferia sud della città da un traffico oramai insostenibile. È una di quelle costruzioni che al Dipartimento del territorio, ha aggiunto, vengono chiamate «grandi opere infrastrutturali», la cui realizzazione necessita di così tanto tempo che per Zali stesso è la prima di questo calibro da quando è entrato a far parte del Governo cantonale otto anni fa. Nel caso concreto, ci si lavora concretamente da oltre tre decenni. Tra dibattiti politici, riflessioni tecniche, votazioni ai vari livelli, referendum e ricorsi l'iter è stato «estenuante», ha aggiunto il ministro. Il quale, in occasione della conferenza stampa congiunta tenuta in via Tatti, ha quindi manifestato «un misto di soddisfazione e frustrazione».

Il semisvincolo permetterà agli automobilisti di immergersi sull'autostrada da Bellinzona verso sud, e per quelli provenienti da sud di uscire verso la città. Secondo le autorità i progressi a livello di qualità di vita degli abitanti saranno notevoli. «La pressione del traffico stradale su diversi quartieri sarà molto alleggerita», ha sottolineato il sindaco di Bellinzona Mario Branda. Anche lui ha ricordato che il dossier ha fatto parlare parecchio, e da moltissimo tempo (si veda la cronistoria a destra per

farsi un'idea). E si è detto convinto che la situazione migliorerà soprattutto a Camorino, Giubiasco e alle Semine, quotidianamente confrontati con lunghe colonne. L'opera, ha evidenziato, si inserisce quindi anche nell'aggregazione del 2017, essendo pensata in termini regionali.

Un mix di opere

I lavori dureranno due anni e mezzo. Si svolgeranno in quattro distinti settori (si veda la scheda a sinistra), suddivisi secondo le competenze fra Confederazione e Cantone. Quest'ultimo da lunedì prossimo si occuperà della rete stradale cantonale e comunale lungo le due sponde del fiume Ticino. In particolare si tratta di procedere all'allargamento del campo stradale (quattro corsie di scorrimento e una di preselezione per il posteggio di attestamento e per i bus in via Tatti), alla posa dei ripari fonici dalle spalle del ponte sul fiume Ticino all'incrocio con via Luini, alla realizzazione dell'accesso alla rotonda del semisvincolo e ad altri interventi sulle vie El Stradùn a Monte Carasso nonché Zorzi, Luini e Chicherio in città. Altri cantieri riguarderanno la passerella in zona Torretta e le fermate del trasporto pubblico in via Tatti e in via Zorzi.

L'attenzione dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) dal 1. marzo scorso è per contro riposta sull'allacciamento autostradale vero e proprio. Nello specifico si tratta della rotonda di grande diametro sopra l'A2 (in sostituzione del ponte della Cantonale), delle corsie di accelerazione e decelerazione in autostrada e dell'adeguamento della viabilità dell'Area di servizio di Monte Carasso. Durante le due fasi di cantiere (marzo 2022-febbraio 2023 e febbraio-dicembre 2023) il

traffico verrà gestito con una corsia per direzione. Dal 15 aprile prossimo, invece, pedoni e ciclisti non potranno più far capo al ponte di via Tatti; le alternative saranno la passerella Bellinzona-Monte Carasso, quella della Torretta (da giugno) ed il trasporto pubblico. Siamo dunque di fronte ad un mix di opere che a mente di Simone Gianini - presidente della Commissione regionale dei trasporti - ricalcano una politica della mobilità composta da tre tasselli: opere infrastrutturali come quella sotto i riflettori, investimenti nella mobilità lenta e potenziamento del trasporto pubblico. Interventi che richiedono tempi infiniti, ha affermato lo stesso vice-sindaco della Città, ricordando come la votazione referendaria del 23 settembre 2012 fu la sua prima grande sfida dopo l'elezione in Municipio avvenuta pochi mesi prima. Ora invece la sfida è quella del cantiere, per cui Gianini ha invocato nuovamente la pazienza della popolazione. Pure il vicedirettore dell'USTRA Guido Biaggio ha evidenziato lo scaramento provato per i tempi lunghissimi del progetto, segnalando al contempo «l'ottima collaborazione tra Confederazione, Cantone e Comuni in questo progetto». In futuro, ha aggiunto, sarà la volta di ulteriori opere analoghe (a Sigrino e Grancia) che daranno sollievo ad altre zone calde.

La suddivisione dei costi

Il pacchetto completo delle opere ora in fase di realizzazione costerà come detto circa 65 milioni di franchi, di cui il 25% a carico della Confederazione (16,2 milioni), il 56,25% a spese del Cantone (36,5 milioni) ed il 18,75% restante (ovvero 12,2 milioni) sul conto dei Comuni della Commissione regionale dei trasporti.