

Bellinzona domani

Istantanee sui trasporti - Come cambierà il traffico regionale con il nuovo semisvincolo?

/ 11.09.2023

di Riccardo De Gottardi

Alla fine del prossimo anno verrà aperto al traffico il semisvincolo sud di Bellinzona. È stato pensato una ventina di anni fa nell'ambito del Piano dei trasporti del Bellinzonese, di cui costituiva un elemento centrale. Il percorso per la sua realizzazione non è stato privo di ostacoli. Nel 2012 la richiesta del credito per la progettazione definitiva è stata perfino insidiata, senza successo, da un referendum. L'impegno finanziario complessivo, principalmente a carico del Cantone e dei Comuni e, sussidiariamente, della Confederazione, è ragguardevole e ammonta a circa 60 milioni di franchi.

Gli obiettivi essenziali da raggiungere sono stati ben riassunti nell'opuscolo informativo che ha accompagnato il voto referendario: migliorare la gestione del traffico regionale sgravando in particolare Giubiasco e i quartieri a sud di Bellinzona; favorire il trasporto pubblico riducendo i tempi di percorrenza; contribuire a promuovere percorsi pedonali e ciclabili comodi e sicuri. L'opera, destinata principalmente agli automobilisti che devono raggiungere il centro della capitale, permetterà di arrivare in modo più diretto vicino al cuore della città. Una parte degli utenti potrà trovare spazio al posteggio di via Tatti, che offre poco meno di 500 stalli, dai quali si raggiunge il nucleo a piedi in pochi minuti. Chi vorrà invece proseguire in automobile non si illuda di trovare campo libero. Il traffico è infatti nel frattempo cresciuto e la colonna, finora costantemente presente a sud, sarà tendenzialmente in agguato al centro.

Della nuova opera dovranno tuttavia poter beneficiare in modo sostanziale anche i trasporti pubblici e la mobilità ciclo-pedonale, come postulato dai promotori. Ma ciò non è scontato. La grande sfida e la solenne promessa fatta a suo tempo stanno nell'alleggerire dal traffico l'esistente strada cantonale tra Camorino e Bellinzona sud attraverso Giubiasco, oggi gravata da un carico di circa 27'000 veicoli al giorno. Occorre dunque intervenire in modo mirato affinché chi è diretto a Bellinzona usi effettivamente il nuovo percorso autostradale e quello rimanente sulla strada principale all'interno del quartiere di Giubiasco sia contenuto e non debordi sulle vie di quartiere. La rete interna va dunque liberata dal transito e restituita a una vera funzione urbana, in cui i quartieri e le residenze che la contornano ritrovino maggiore quiete e sicurezza e i percorsi pedonali e ciclabili possano essere estesi e, soprattutto, trovare una continuità oggi ancora troppo precaria.

Negli ultimi dieci anni i trasporti pubblici, per i quali Città e Cantone hanno investito moltissimo, si sono preparati all'evento. L'apertura della galleria di base del Ceneri ha portato a collegamenti ferroviari molto più rapidi con il Sottoceneri e più frequenti con il Locarnese. Il servizio urbano e quello regionale su gomma sono divenuti più frequenti e capillari. Ora è necessario che ricevano lo spazio necessario per diventare anche più veloci e non trovarsi ancora ostacolati dalle automobili. È questo il criterio determinante per la scelta del mezzo di trasporto e quindi per soddisfare una più ampia utenza. Il nuovo semisvincolo costituisce dunque una opportunità da cogliere adottando

adeguate misure di accompagnamento di natura trasportistica e urbanistica. Le prime per dosare il traffico all'entrata sud dell'agglomerato, per indirizzarlo sulla nuova opera e per preservare le strade di quartiere da quello indesiderato. Le seconde vanno intese a rivedere e ricomporre gli spazi liberati dal traffico con arredi adeguati per renderli belli e fruibili per chi ci vive.

Operazioni ed esperienze del genere già sono state compiute in Ticino. Ricordiamo l'apertura delle gallerie Mappo-Moretina nel 1996 e Vedeggio-Cassarate nel 2012. La prima ha consentito di circondare il centro di Locarno e di Minusio e di recuperare a funzione residenziale in particolare Via Simen a Minusio e Muralto. La seconda ha scaricato le frequentatissime via Besso e via San Gottardo. Il bilancio è positivo ma la pressione del traffico è tornata velocemente a salire. Il ritrovato campo libero può anche generare nuovo traffico. I benefici per le zone inizialmente alleggerite dal carico stradale non sono effettivi e tantomeno duraturi senza misure di accompagnamento. Entrambe le gallerie sono oggi al limite della loro capacità e rendono qualsiasi nuovo intervento mitigatore sulla rete interna dei quartieri più difficile da concretizzare. Il caso del traffico parassitario in transito attraverso la città vecchia di Locarno insegna: mancata l'occasione iniziale di regolarlo con l'apertura della nuova galleria non ha più trovato alcun seguito.

Le misure di accompagnamento non sono dunque meno importanti dell'opera principale. Non solo è fondamentale curarne la preparazione e l'informazione ma determinante ai fini del successo è anche attuarle al momento giusto. Le esperienze condotte finora mostrano che questo non può che coincidere con la messa in esercizio dell'opera principale, di cui sono parte integrante e non un'opzione da attivare successivamente. Il cambiamento di tante abitudini è sempre difficile, prima mentalmente e poi nei fatti. Anche nella mobilità la disponibilità a provare il nuovo che avanza può essere faticosa. Abbracciare nuovi comportamenti è tuttavia più facile in corrispondenza di un grande balzo in avanti.