

SVINCOLO SÌ

Votazioni
del 23 settembre



SVINCOLO NO

di Piumetta

Più strade, quindi più traffico: lo si ripete da sempre. E di fatto da sempre funziona così. Però, se il traffico è già infernale, forse una strada nuova potrebbe servire per deviarlo, dirottarlo, incanalarlo dove disturba meno. Giusto? O no? E dunque... 'sto semisvincolo s'ha da fare?

«È indispensabile anche per la mobilità pubblica»

I referendisti ritengono che con il semisvincolo il problema non venga risolto ma semmai solo spostato. Hanno completamente torto?

Ritengo che il torto maggiore sia quello di voler mantenere la situazione attuale. Rifiutando il credito in votazione il prossimo 23 settembre si bloccherebbe tutto il progetto che ruota attorno al semisvincolo senza ottenere nulla in cambio. Si rimarrebbe dunque allo status quo: mobilità molto difficoltosa in entrata e in uscita dalla Città, strade di quartiere intasate, scarse prospettive per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità lenta. Occorre valutare senza fraintendimenti il significato complessivo di quest'opera nel contesto del nuovo Piano di Agglomerato del Bellinzonese (PAB): questa realizzazione ha una valenza generale per tutto il Bellinzonese, inteso come agglomerato di 50 mila abitanti, e per tutto il Cantone. Si consideri poi che il progetto su cui siamo chiamati a votare scaturisce da più di 20 anni di paziente lavoro, che ha permesso di affinarne i dettagli e di ottenere l'approvazione del Cantone e della Confederazione.

Il posteggio di attestamento conterrà 900 veicoli: il doppio di oggi. Tuttavia sono svariate migliaia i veicoli in entrata e uscita dalla capitale ogni giorno, soprattutto perché hanno a disposizione migliaia di posteggi pubblici e privati nella zona centrale. A suo avviso le misure collaterali per evitare la paralisi in via Tatti, via Zorzi e viale Portone sono sufficienti? Elenchi le più significative.

Una delle misure puntuali riguarda proprio la gestione dei parcheggi. Il principio è semplice: ridurre gradualmente la disponibilità di posteggi in centro, fornendo una valida alternativa. Il park&ride di Via Tatti permette di attestare il traffico privato ai margini della città, pur essendo sufficientemente vicino al centro, invogliando così gli utenti a proseguire il tragitto a piedi o con i mezzi pubblici. Per quanto attiene alle misure collaterali, il PAB fornisce le necessarie indicazioni. Sono previste nume-

CHI È

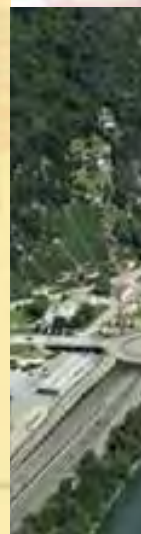
Renato Züger, nato nel 1984, è docente liceale. Già consigliere comunale e capogruppo, dallo scorso aprile è municipale socialista a Giubiasco, responsabile dei dicasteri Educazione, Cultura e Trasporti.



rose soluzioni per migliorare la qualità e l'attrattività del trasporto pubblico: nuove linee di bus e aumento della frequenza e della copertura oraria. Ma anche per incentivare la mobilità lenta: nuovi percorsi e passerelle pedonali e ciclabili, in parte già realizzati senza contestazioni. Per concretizzare tutte queste misure di accompagnamento, la presenza del semisvincolo è però indispensabile: se non si sgraveranno le strade dal traffico parassitario, la mobilità lenta sarà sempre a mal partito e gli autobus non potranno mai circolare con l'auspicata fluidità.

Già a due riprese la popolazione di Bellinzona ha bocciato progetti analoghi di semisvincolo. Ci dia tre buoni motivi per convincere il Ticino che si tratta della soluzione migliore.

Anzitutto il semisvincolo permette di dirigere in maniera più lineare gli spostamenti motorizzati da e verso Bellinzona, decongestionando dei quartieri fortemente popolati e attualmente non tutelati dall'invasione del traffico veicolare e agevolando l'accesso alla Città a chi deve recarsi regolarmente o occasionalmente. Inoltre il progetto sfrutta un'arteria stradale già esistente: l'autostrada A2. Perciò la costruzione di nuove strutture e l'impiego di terreno supplementare sono ridotti al minimo. Infine, è una soluzione pragmatica e realistica, con costi ragionevoli. Le alternative suggerite dagli oppositori, che al momento permangono allo stadio di pure ipotesi, sono irrealizzabili oppure comportano tempi lunghissimi e costi economici e ambientali enormi.



«L'auto non è nel DNA dei Ticinesi»

Perché mai il semisvincolo dovrebbe generare più traffico? Non si tratta infatti di una nuova strada ma dell'opportunità di sgravare alcune zone, cioè Camorino, Giubiasco e Bellinzona Sud, dall'annoso problema del traffico in entrata e in uscita.

Si vuole creare una nuova porta di comunicazione fra l'autostrada e l'agglomerato di Bellinzona. Si tratta quindi indubbiamente di una nuova infrastruttura stradale. Come tale non è una cosa cattiva in sé. Dovrebbe però essere un punto di arrivo e non un punto di partenza. Mi spiego: ciò che disturba in questo progetto è che si affrontano i problemi dal lato sbagliato. Prima si fa il semisvincolo e poi, così ci promettono, si farà il resto, fra cui il potenziamento della mobilità pubblica. È sempre la stessa storia che si ripete ovunque in Ticino. Si è fatta la galleria Mappo-Moretina, ma la riduzione del traffico a Locarno non c'è stata perché non sono state realizzate le misure fiancheggiatrici. Idem a Lugano con la galleria Vedeggio-Cassarate. Ma perché, per una volta, non si invertono le priorità? Perché non si comincia, a Bellinzona come altrove, a potenziare massicciamente la mobilità pubblica e la mobilità lenta? Se ciò non permetterà di sgravare dal traffico la zona di Giubiasco e Camorino, allora sì che si potrà ragionare oltre.

Il Piano dei Trasporti del Bellinzonese, unitamente al Programma di Agglomerato, prevede una rivoluzione copernicana del sistema di trasporto pubblico a Bellinzona e nell'immediata periferia. Il tutto incentrato sul semisvincolo. Questo fatto non dovrebbe essere sufficiente per accogliere positivamente il semiallacciamento?

No, non è sufficiente. Anzi. So che tanti, soprattutto nella zona di Giubiasco, credono in buona fede nelle promesse di Marco Borradori e compagnia bella che promettono una riduzione del traffico nel comparto Bellinzona Sud. Capisco le loro preoccupazioni e le loro speranze, ma a loro dico: non possiamo fidarci. Come possiamo fidarci

della lobby dell'asfalto che in questo Cantone ha spesso promesso mari e monti, quando alla fine la preoccupazione ambientale, la difesa del territorio contro l'eccessiva cementificazione e la qualità di vita sono sempre state sacrificate per degli interessi privati, per una politica miope e non sostenibile a medio e a lungo termine?

I referendisti propongono in alternativa la realizzazione di grandi posteggi ai margini della città e bus navetta in entrata. Non le pare una soluzione solo parziale, dal momento che il Ticinese continuerà a spostarsi sempre e comunque in auto?

Nel DNA di un Ticinese non c'è scritto che deve spostarsi in auto. Questa è la solita leggenda metropolitana raccontata da personaggi particolarmente sensibili all'ambiente come Giorgio Giudici e Marco Borradori, che a furia di essere ripetuta in ogni occasione finisce col diventare una profezia che si autorealizza. Si tratta, invece, di una questione di equilibrio fra la qualità e l'offerta dei trasporti pubblici e quelle dei posteggi e delle strade. Un esempio: un deputato al Gran Consiglio ci penserà due volte prima di venire in treno a Bellinzona, visto che il Cantone gli offre un posteggio gratis 365 giorni all'anno. Ho verificato: in nessun altro Cantone svizzero un deputato gode di tale privilegio. Inoltre il Nostro dovrà percorrere 15 minuti a piedi perché non trova un bus che collega con una certa frequenza la stazione di Bellinzona con la zona del Parlamento. Sono queste le contraddizioni della politica dei trasporti di Bellinzona e di tutto il Cantone, altro che «mentalità»!

CHI È

Nenad Stojanovic, nato nel 1976, è politologo. Granconsigliere socialista dal 2007, è vicepresidente del Partito Socialista e membro del Comitato dell'Associazione Traffico e Ambiente (ATA) della Svizzera italiana. Si occupa in particolare della politica ambientale e della politica dei trasporti.

