

IL DIBATTITO

D'accordo, ma si completi AlpTransit



di Simone Gianini, municipale Pir di Bellinzona

Si può fondamentalmente essere d'accordo con la proposta allettante (d'inizio campagna elettorale) avanzata ieri su questo giornale dal consigliere comunale del Verdi Ronnie David (e letta tale e quale su un comunicato stampa del giorno prima del Partito socialista) di coprire l'autostrada a Bellinzona (aggiungerei, a scanso di equivoci: non solo a Bellinzona, ma anche a Sementina, Monte Carasso, Gorduno e più a nord, rispettivamente a sud, sul territorio abitato del Comune aggregato). Sarebbero nuovi straordinari spazi di qualità riconsegnati alla popolazione con anche una riduzione del carico ambientale portato sin dagli anni settanta dall'asse autostradale.

Nondimeno, in un periodo storico in cui le visioni per la nuova Città certo non mancano (tutte legittime e tese a migliorare la qualità di vita delle cittadine e dei cittadini), non va dimenticato che se si parla di opere epocali di lungo termine, prioritario dev'essere il completamento di AlpTransit con la circonvallazione del Bellinzonese.

Se l'intervento sull'autostrada - come sarebbe bello - si sviluppasse almeno da svincolo a svincolo, esperti del campo, sulla base del costo previsto ad Airolo pari a 100 milioni di franchi per un chilometro, dicono che la copertura di quel tratto autostradale del Bellinzonese potrebbe arrivare a costare fino a 800 mi-

lioni di franchi. Anche ipotizzando, o addirittura caldeggiando, una sinergia tra copertura e circonvallazione, utilizzando per la prima il materiale di scavo della seconda a tutto beneficio dei costi o, sempre per essere visionari, immaginando perfino che l'autostrada possa essere realizzata nella medesima galleria tra Sementina e Gnosca, la sola circonvallazione ferroviaria ha un costo preventivo di circa 2,5 miliardi di franchi (12 se a binario unico da Claro).

L'auspicio è quindi che verso la Confederazione si propongano semmai anche idee audaci come quella della copertura dell'autostrada, ma che non si perda di vista la battaglia del completamento di

AlpTransit. Battaglia tutt'ora in corso, da affrontare compatti e che a sentire la consigliera federale Simonetta Sommaruga, responsabile del dossier, potrebbe non essere priva di prospettive per il Ticino (non ho però più sentito parlare di Bellinzona!).

Si toglierebbero così i treni merci dai nodi abitati e la ferrovia urbana potrebbe essere utilizzata per collegamenti ancor più frequenti e con nuove fermate (penso in particolare a Claro, San Paolo, Saleggi e Camorino, in aggiunta a quella - si spera di prossima realizzazione - di Piazza Indipendenza), in modo da offrire sempre più alternative di trasporto pubblico per gli spostamenti privati.