

BELLINZONA

La mobilità fra realizzazioni e nessuna bacchetta magica

Oggi Simone Gianini lascia dopo 13 anni la presidenza della Commissione regionale dei trasporti: dal Tpb al semisvincolo, dalla mobilità dolce all'A2-A13

di Marino Molinaro

Questa sera dopo 13 anni Simone Gianini lascia la presidenza della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (Crtb) nelle mani del municipale Mattia Lepori subentrato l'anno scorso nella conduzione del Dicastero territorio e mobilità della Città. Un ricambio avvenuto dopo l'elezione in Consiglio nazionale, nell'autunno 2023, dell'allora vicesindaco liberale-radicalista e la conseguente sua rinuncia a ricandidarsi per un posto nell'esecutivo della capitale ticinese dove era entrato nel 2012. L'occasione giusta, oggi, per chiedergli un bilancio del lavoro svolto in oltre tre legislature, a cominciare dall'evoluzione conosciuta sia dal territorio nel frattempo aggregatosi (2017), sia dalla viabilità pubblica e privata sul piano locale e regionale. E per gettare uno sguardo sulla politica federale che anche in materia di viabilità interagisce in più ambiti con quella cantonale e cittadina.

Dalla sua presidenza assunta nel 2012 fino a oggi, com'è cambiata la viabilità nel Bellinzonese?

Grazie a quanto ha visto la luce proprio nell'ultimo decennio, sono state create valide alternative all'uso dell'automobile. Mi riferisco alle varie opere dei Programmi d'agglomerato del Bellinzonese di seconda e terza generazione, approvati dalla Confederazione rispettivamente nel 2014 e 2018, all'introduzione del Trasporto pubblico del Bellinzonese alla fine del 2014, all'apertura della galleria ferroviaria di base del San Gottardo nel 2016 e del Monte Ceneri nel 2020 o ancora alle opere ciclopodali nel frattempo realizzate a livello cantonale e comunale. Se nel 2010 quasi otto spostamenti su dieci avvenivano in auto, oggi molti prediligono il treno, il bus o la bicicletta, permettendo così almeno di contenere l'aumento del traffico motorizzato, anche nell'interesse dei medesimi automobilisti. Senza tutto ciò, saremmo infatti già da tempo al collasso.

ZONE 20 E 30

'Agire con equilibrio'

Nonostante questi benefici, a Bellinzona i ricorsi hanno bloccato la Zona 20 di Piazza Governo e il Consiglio comunale ha recentemente bocciato una mozione per la loro estensione nei quartieri. A Locarno i commercianti si mobilitano contro la limitazione al traffico veicolare in Città Vecchia, mentre a Lugano Lega e Udc lanciano un referendum contro il credito per le zone 30 votato dal Cc. Vita dura in Ticino per le misure volte a migliorare la convivenza fra pedoni, mobilità dolce e traffico motorizzato. Lei come si spiega questa avversione che potremmo anche dire tipica del Ticino?

Malgrado il grande sviluppo della mobilità pubblica e in parte ciclabile degli ultimi anni, quello ticinese - va detto: anche per necessità geografica - resta essenzialmente un popolo di automobilisti. Va pure osservato che misure come quelle indicate sono spesso sollecitate per mettere in sicurezza la strada davanti a casa propria, ma non si è poi disposti ad accettarle altrove, se d'intralcio alla propria libertà di movimento. Il segreto, a Bellinzona, che vede oggi oltre l'80% dei suoi abitanti inseriti in zone a velocità moderata, è stato quello di procedere a tappe con interventi, magari non eclatanti, ma sostanzialmente condivisi. Si è invece visto che proposte più coraggiose sono avversate. Alla causa, poi, non aiutano certe richieste radicali anche a livello nazionale che spingono tutto dall'altra parte rispetto alla libera scelta del mezzo di trasporto o al mantenimento di una gerarchia nella rete stradale, provocando reazioni a loro volta magari esa-



Correva l'anno 2014: presentazione della prima fase di potenziamento del Trasporto pubblico

ARCHIVIO TI-PRESS

gerate e rivelandosi quindi controproducenti proprio rispetto all'obiettivo che vogliono invece raggiungere.

Durante la presentazione dell'apertura del semisvincolo, lei ha fatto un accenno a un'eventuale rampa verso nord finora non prevista. Cosa dovrebbe cambiare nel sistema viario di Bellinzona per poter implementare una soluzione completa?

Il semisvincolo, da un lato, è stato il risultato di un compromesso politico della fine degli anni 90 a seguito di due votazioni popolari, di segno opposto, nel Comune di Bellinzona. Dall'altro - lo si vede peraltro molto bene durante le ore di punta, proprio in queste prime settimane di apertura - uno svincolo completo non permetterebbe l'assorbimento di tutto il traffico attuale in entrata e uscita sia da sud che da nord. La lungimiranza con cui è stata progettata la rotonda sopraelevata è comunque tale da non aver precluso la possibile realizzazione delle rampe anche verso nord. Oltre, immagino, ad ancora un giro completo di referendum e ricorsi, sarebbe comunque necessario che il traffico verso il centro città diminuisse sostanzialmente, cosa non prevista nei prossimi anni, a meno di limitarne l'accesso, come non mi pare però - visto anche quanto detto sopra - che vi siano le condizioni per pensare di farlo.

RICORSI

'Snellire le procedure'

Nella stessa occasione, visto appunto l'iter trentennale per arrivare all'apertura del semisvincolo, lei e il consigliere di Stato Claudio Zali avete parlato di democrazia e diritti di ricorso spinti quasi all'eccesso. Sta forse meditando di proporre delle modifiche sul piano nazionale? Oggi beneficiamo ancora di opere visionarie realizzate dai nostri avi, ad esempio per la produzione

del semisvincolo una delle principali misure fiancheggiatrici avrebbe dovuto essere la riduzione degli stalli nel comparto centrale. Sono diminuiti o no?

Al momento della votazione sul semisvincolo si promise il massiccio potenziamento del trasporto pubblico, che è infatti stato implementato, sia con il pieno sfruttamento di Alptrasit anche a livello locale, sia con l'introduzione del Trasporto pubblico del Bellinzonese, raddoppiando l'utenza di quest'ultimo da allora sino a oggi. Proprio per dare fiducia a quell'alternativa all'automobile, si rinunciò anche al raddoppio degli stalli nel posteggio di via Tatti. Poi si può sempre fare di più, usando però quell'equilibrio, di cui si diceva prima, nel rispetto dei vari interessi in gioco, tra cui anche quelli del commercio locale e di chi l'automobile è magari costretto a usarla quotidianamente. In questo senso sono diminuiti i posteggi pubblici di lunga durata salvaguardandone, anche mediante trasformazione, un numero sufficiente per la sosta breve.

Un'opera prevista da tempo è il collegamento veloce A2-A13 con il Locarnese che figura fra gli approfondimenti sulle priorità richiesti da Datec al Politecnico di Zurigo dopo il recente 'no' in votazione popolare a sei progetti autostradali d'Oltralpe. Cosa si aspetta da questi approfondimenti? Vi sarà mai questo completamento della rete stradale nazionale?

Condivido il nuovo approccio del consigliere federale Albert Rösti, a capo del Datec, di effettuare una valutazione globale delle priorità e dei bisogni di mobilità integrando strada, ferrovia e Programmi d'agglomerato. Bisognerà però far sì che, data la prova dell'efficacia, non vengano privilegiati soltanto i progetti dell'Altopiano dimenticando quelli nei cantoni periferici come il Ticino. Bisognerà quindi tenere alta l'attenzione e spiegare che, malgrado il voto negativo dello scorso 24 novembre anche negli agglomerati di Bellinzona e Locarno, quell'opera è necessaria, ben più condivisa rispetto ad altre e sostenuta dai Comuni della regione.

TRAFFICO PARASSITARIO

'Regolamentare meglio'

E l'idea bellinzonese di coprire l'autostrada nel tratto cittadino rimarrà tale o sfocerà in una soluzione meno onerosa rispetto al miliardo stimato da Ustra?

Se l'obiettivo fosse quello di coprire il tratto esistente da svincolo a svincolo (il Programma d'azione comunale prevede invece la copertura in corrispondenza con il cono di deiezione di Galbisio), oltre che tecnicamente arduo, il costo potrebbe anche essere superiore. Chissà però che - a voler essere visionari - proprio dalle riflessioni avviate dal Datec su possibili integrazioni tra progetti ferroviari e stradali non nascano delle soluzioni che possano magari risolvere contemporaneamente il problema dell'attraversamento autostradale e di quello ferroviario oggi a cielo aperto...

Intanto il Piano di Magadino, ma anche taluni quartieri, soffrono il traffico parassitario e chiedono soluzioni a breve. Cosa rispondere alle lamentele?

Bacchette magiche purtroppo non ne esistono, se non la prospettiva di puntare ancor più sul trasporto pubblico (in questo senso il terzo binario con fermata in Piazza Indipendenza permetterebbe l'introduzione di una cadenza di un treno ogni quarto d'ora tra Bellinzona e Locarno) e cercare magari di regolamentare meglio l'utilizzo di alcune strade che dovrebbero essere dedicate ai confinanti, al traffico agricolo e, al massimo, a quello ciclabile.

A quando la prima Velostrasse a Bellinzona? La capitale ticinese, che per prima ha affrontato il tema nell'ambito del suo Piano di mobilità ciclabile, non vorrà mica farsi soffiare il primato cantonale da Minusio...

Per adesso godiamoci il primato di essere il primo agglomerato ticinese che avrà a breve un'intera linea del trasporto pubblico servita da bus esclusivamen-