

Semisvincolo, dividono pure le misure

Integrate o fiancheggiatrici? Completerebbero l'opera? Inserite nel Pab, attendono l'ok e il finanziamento di Berna

di Marino Molinaro

Sono 28, inserite nella categoria A del Programma di agglomerato del Bellinzonese (Pab), ovvero il gruppo di misure la cui realizzazione è ritenuta prioritaria e da concretizzarsi nel quadriennio 2015-2019. Il loro costo è preventivato in 67 milioni di franchi, parzialmente finanziabile dalla Confederazione da cui una decisione è attesa nel 2013. Molte provengono dal Piano trasporti del Bellinzonese, elaborato dalla Commissione regionale dei trasporti con l'obiettivo di rendere efficace, completandolo idealmente, il potenziamento dell'offerta viaria per il traffico privato, che ha il suo fulcro nel semisvincolo sul cui credito di progettazione i ticinesi sono chiamati a esprimersi il prossimo weekend a seguito del referendum che ha raccolto 11'500 firme. Semiallacciamento - spiegano i sostenitori, fra cui Cantone e Confederazione - che da solo non darebbe un fattivo contributo al miglioramento della viabilità nel Bellinzonese; ci vogliono appunto, sostengono, le misure di mobilità integrata, in primis quelle che agevolano e potenziano il trasporto pubblico. Invece i contrari al credito di 2,5 milioni - votato dal Gran Consiglio per allestire il progetto definitivo delle opere viarie del semisvincolo, del posteggio d'attestamento di via Tatti, della passerella ciclopedonale all'ex ponte della Torretta e della corsia bus in via Zorzi - ritengono che occorra prioritariamente ampliare e realizzare quelle misure, e solo dopo valutare se siano veramente necessarie nuove infrastrutture stradali come il semisvincolo. In definitiva, i contrari temono che non si tratti di misure 'integrate' ma solo 'fiancheggiatrici', sinonimo di non realizzabilità.



La prevista nuova entrata A2 di Bellinzona-centro da e per sud attende il voto dei ticinesi il 23 settembre

Gestione del traffico Semafori e sensi unici

Tre milioni sono destinati alla nuova organizzazione del traffico nell'agglomerato. Con priorità A si prevede di riprogrammare gli incroci sull'asse principale per garantire più fluidità del traffico motorizzato a beneficio anche del trasporto pubblico; collegare i semafori nuovi ed esistenti a una nuova centrale di comando del traffico; riprogrammare l'incrocio tra via Tatti e via Zorzi a Bellinzona per favorire il traffico in uscita dal nuovo semisvincolo; creare un nuovo semaforo all'incrocio di via Lepori-via Mirasole. Un altro milione è destinato alla modifica della viabilità del comparto Tatti-Franciscini-Murata e dei collegamenti con la viabilità principale: un nuovo accesso su viale Franciscini permettendo la svolta a sinistra da nord; via Orco sarà chiusa al traffico; viale Franciscini diventa a senso unico in entrata da via Zorzi e via Salvioni diventa a senso unico in uscita su via Motta.

Posteggi E moderazione

Col semisvincolo è previsto il raddoppio del posteggio di via Tatti e il 'trasferimento' di posteggi di lunga durata oggi ubicati in centro città, dove verranno convertiti in corta durata. Con 3,4 milioni sono pianificati interventi di moderazione nei quartieri, di riduzione della velocità e di messa in sicurezza puntuale all'interno dei centri abitati; il completamento delle zone 30 nei centri abitati della sponda sinistra nei comuni di Bellinzona, Sant'Antonino e Arbedo-Castione; nonché opere di segnaletica.

Ciclopeditoni I vari percorsi

Sempre in categoria A, prioritaria, sono previsti investimenti per il completamento di tratti di piste per ciclisti e pedoni: 4,3 milioni per alcuni punti lungo l'asse Arbedo-Cadenazzo; 1,5 milioni per l'inserimento di un tratto in città lungo via Guisan tra piazza Mesolcina e piazza Simen più altre migliorie; 3,5 milioni per una nuova passerella fra Castione e Gorduno. Dovrebbe inoltre presto essere pronta l'implementazione dell'offerta di Bikesharing (260mila franchi) con postazioni a Bellinzona, Giubiasco, Cadenazzo e Sant'Antonino.

Mezzi pubblici Gomma e treno

Oltre 3,6 milioni per allacciare la rete su gomma ad AlpTransit e a Tilo sull'asse Giubiasco, Bellinzona, Castione-Arbedo; riorganizzare e potenziare le linee di trasporto pubblico urbano con frequenze ogni 15 minuti tra Camorino e Castione, 30 minuti nelle zone periurbane; istituzione nuove linee per permettere collegamenti tra sponda destra e sinistra e per consentire l'allacciamento alle stazioni Ffs di Giubiasco e Bellinzona; velocizzazione del trasporto pubblico, creazione di corsie preferenziali per migliorare l'affidabilità del servizio e il rispetto degli orari; adattamento infrastrutturale delle fermate in funzione del nuovo concetto dell'implementazione delle corsie preferenziali; implementazione di un servizio notturno coordinato con l'offerta ferroviaria regionale (Tilo Pigiama).

Stazione Ffs La piazza

Oltre 32 milioni (di cui 12 per un Park&Ride di 250 posti auto a carico di terzi e 20 inclusi nel Pab) per realizzare l'area d'interscambio bus-treni davanti alla rinnovata stazione Ffs di Bellinzona, riqualificare gli spazi urbani circostanti, creare nuovi stalli per i bus urbani e regionali, estendere l'offerta Bike&Ride compreso un parcheggio per bici chiuso e sorvegliato, migliorare l'accessibilità e l'informazione. Entrata in servizio il 2019. Altri 8,3 milioni sono previsti per lo spostamento della stazione Ffs di Sant'Antonino.

'Zurigo buon esempio da seguire' Secondo Savoia prioritario investire sui mezzi pubblici

Vengono chiamate 'fiancheggiatrici' ma, secondo i favorevoli al semisvincolo, sono in realtà misure 'infrastrutturali di mobilità integrata'. C'è motivo per non credere ai contenuti del Programma di agglomerato del Bellinzonese?



'Nel centro storico vedrei bene...'

«Le misure fiancheggiatrici inserite nel Pab non sono minimamente in grado di far fronte all'aumento di traffico generato dal semisvincolo. Sono infatti misure di livelli e con obiettivi molto differenziati fra loro. Molte sono misure di riordino urbanistico, per esempio la densificazione del quartiere Gerretta o di quello attorno a via Tatti. Altre sono di pura cosmesi. Inoltre se paragoniamo finanziariamente le misure direttamente connesse al miglioramento della mobilità pubblica con quelle legate al semisvincolo, ci si rende conto che le prime sono semplici misure accompagnatorie. Col referendum riteniamo quindi che bisogna invertire la prospettiva, investendo molto di più e molto prima in un reale potenziamento del trasporto pubblico; e solo dopo valutare un eventuale investimento in nuove infrastrutture stradali, che non devono per forza essere il semisvincolo».

Includendo elementi anche pianificatori, il Pab con le sue misure rappresenta un documento di lavoro moderno. Non è d'accordo?

«Qualora avessimo realmente a Bellinzona la prevista densificazione abitativa della parte nord, come nel quartiere Gerretta o a PratoCararosso, i termini del problema viario cambierebbero parecchio. Anche per questo motivo riteniamo che il semisvincolo sia una soluzione inadeguata e superata, perché basata sull'urbanizzazione attuale».

Ci sono esempi riconoscibili di città che hanno seguito la via da voi auspicata, potenziare prima il trasporto pubblico ed eventualmente poi le strade?

«Gli esempi negativi in Ticino sono Locarno e Lugano. Quelli positivi Zurigo, dove è vero che sono state realizzate nuove circoscrizioni, ma dopo che si è concretizzata una mobilità pubblica molto spinta. Cito anche Berna e Losanna».

Ritieni opportuno tornare sul 'no' popolare al transito dei bus nel centro storico?

«Propenderei per il transito di piccoli bus. Ma per farli passare senza intralci bisognerebbe imitare le città italiane che hanno realizzato scali merci ai margini dei centri, da cui far partire furgoni elettrici con i prodotti da distribuire ai negozi. Quanto al resto della città e della regione, molto si poteva fare per migliorare i mezzi pubblici, ma poco o nulla è stato fatto. E ora si temporeggia ancora sulla stazione Ffs di piazza Indipendenza».

Gianini (Crtb): 'Semiallacciamento fondamentale per tutto il sistema'

Simone Gianini, municipale della Città e presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, perché la viabilità va migliorata con un semisvincolo e non principalmente e prioritariamente potenziando il trasporto pubblico?

«È proprio quello che prevedono le misure contenute nel Programma d'agglomerato del Bellinzonese, per la maggior parte a sostegno del mezzo pubblico, che non sono da ritenere 'fiancheggiatrici' bensì 'di mobilità integrata'. Esse non affiancano semplicemente il semiallacciamento, ma vi si integrano in un disegno d'insieme, frutto di studi che hanno il semisvincolo come dato acquisito per decisione delle autorità cantonali e federali. Collaterali sono invece le misure non inserite nel Pab, come il previsto autosilo di via Tatti e le due passerelle ciclopedonali sul fiume Ticino. Peraltro, gli studi di traffico e i modelli di efficacia posti alla base del Pab partono dal presupposto che venga realizzato non solo il semisvincolo ma anche AlpTransit. Nei lavori di redazione del Pab non si poteva prescindere da questi due elementi, in tal senso acquisiti».

Eppure i contrari sono convinti che si voglia dare la precedenza al semisvincolo, al traffico veicolare, dimenticando il resto.



'Ogni misura è importante'

«Non è vero. Il semisvincolo è fondamentale per tutto il concetto di mobilità, che comprende anche altri mezzi di trasporto. Non è frutto d'improvvisazione. Ha ottenuto il beneplacito del Consiglio federale nel 2006 ed è inserito nel Piano direttore cantonale. Lo stesso Piano dei trasporti del Bellinzonese è stato avallato dal Gran Consiglio in più occasioni. In definitiva, tornando alle misure del Programma d'agglomerato, queste hanno la loro massima efficacia in ragione del fatto che il semisvincolo venga realizzato. Pena, lasciare irrisolto il problema del traffico motorizzato individuale e correre il rischio di dover ridiscutere tutto da capo».

Misure integrate, dunque. Eppure nel Locarnese e Luganese, con le rispettive gallerie Mappo-Moretina e Vedeggio-Cassarate, molte sono rimaste solo sulla carta. Si teme succeda lo stesso ora con Bellinzona.

«La Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese auspica che siano realizzate nella loro globalità. La decisione su quali saranno approvate e finanziate da Berna sarà presa dall'autorità federale nel 2013. Anche al Cantone spetterà una decisione sul loro finanziamento e sull'iter di implementazione. Certo, molto dipenderà dall'esito della votazione popolare, che spero positivo».