

Il semisvincolo 'ciliegina sulla torta'

Scende in campo il comitato del sì: È l'asse portante del Piano trasporti e lo completa'

«La ciliegina sulla torta», secondo il sindaco di Giubiasco Andrea Bersani. «La miglior soluzione possibile», sostiene il municipale di Bellinzona e presidente della Commissione regionale dei trasporti (Crtb) Simone Gianini. «L'asse portante del Piano regionale dei trasporti», ricorda il presidente dell'Ente regionale di sviluppo Filippo Gianini. A favore del semisvincolo di Bellinzona, osteggiato dal referendum sul quale i ticinesi si esprimeranno in votazione popolare domenica 23 settembre, scende in campo il comitato del sì. Vi hanno aderito il presidente del Consiglio di Stato Marco Borradori, il sindaco di Lugano Giorgio Giudici, il consigliere agli Stati Filippo Lombardi, i consiglieri nazionali Fabio Regazzi, Ignazio Cassis e Marco Romano nonché molti fra sindaci e municipali del Sopra e del Sottoceneri.

L'intento - stando ai tre copresidenti Bersani, Gianini e Gianini - è difendere un progetto a loro avviso non calato dall'alto né uscito a sorpresa dal cilindro, bensì pianificato, studiato, valutato sin dalla fine degli anni 90 sia da specialisti della mobilità, sia da politici locali, cantonali e federali che lo hanno infine avallato.

«Sarà una campagna non priva di colpi sotto la cintola», ha esordito Andrea Bersani ieri mattina in conferenza



I copresidenti Andrea Bersani (al centro), Filippo Gianini (a sinistra) e Simone Gianini

stampa evidenziando che «già solo il rapporto di minoranza del Gran Consiglio ha contenuti assai discutibili, faziosi e incompleti laddove sostiene che due svincoli e mezzo sono eccessivi per una città di 18mila abitanti, quando in realtà si sta andando verso la creazione di una città col doppio di abitanti e inserita in un territorio che ospita già oggi 50mila persone».

Gli approfondimenti eseguiti negli anni sul Piano trasporti del Bellinzone-

se, cui si è aggiunto in seconda battuta il Programma di agglomerato, «hanno portato alla realizzazione di molte opere viarie per la mobilità motorizzata e dolce, tutte concepite ponendo al centro il semisvincolo. E ora che si vorrebbe mettere la ciliegina sulla torta realizzando il nuovo semiallacciamento all'autostrada, senza tuttavia costruire nuove strade, qualcuno si oppone proponendo alternative irrealizzabili».

Per Simone Gianini il semisvincolo

colmerà quattro mancanze: i ritardi cronici accumulati sul fronte dei mezzi pubblici («Bellinzona è una delle città meno performanti e che per vari motivi ha accumulato ritardi, ma quanto previsto dal Pab produrrà una rivoluzione copernicana, a partire dalle corsie preferenziali lungo l'asse principale di via Zorzi e viale Portone, passando da via Tutti dove il posteggio d'attestamento accoglierà il doppio degli attuali 400 veicoli») e le lunghe code fra Camorino e il centro città, nonché il peggioramento della qualità di vita in questo comparto e nei quartieri toccati dal traffico parassitario e dall'inquinamento. «I Comuni in stretto rapporto con la Crtb hanno già realizzato e finanziato svariate misure fiancheggiatrici del semisvincolo senza che nessuno si sia mai opposto», ha evidenziato Gianini: «E proprio ora si vuole affossare l'opera principale?».

Filippo Gianini, che fino ad aprile come municipale di Bellinzona ha gestito il Dicastero territorio ereditato da Gianini, ha sottolineato che quello del semisvincolo è un progetto «che porta un valore aggiunto a beneficio di tutti i ticinesi, non da ultimo perché consentirà di raggiungere i servizi amministrativi del Cantone in tempi e modi decenti, al contrario di oggi». Servizi che si arricchiranno della costruenda sede del Tri-

Il referendum

Il referendum si oppone allo stanziamento del credito di progettazione (2,5 milioni di franchi) chiesto dal Consiglio di Stato e votato dal Gran Consiglio. È stato lanciato dagli ambientalisti ed è sostenuto da diverse forze politiche fra cui il Ps cantonale la cui sezione bellinzonese (schierata sul tema con due municipali su tre) ha vinto le recenti elezioni comunali aggiudicandosi la poltrona di sindaco (pur essendo contrario al semisvincolo, Mario Branda non fa parte del comitato promotore). Il semisvincolo da solo - ma questo punto non è oggetto del referendum - richiede un investimento di 60 milioni, per un quarto sostenuto dalla Confederazione e tre quarti dal Cantone, con una partecipazione anche della Crtb e quindi dei Comuni che vi fanno parte.

bunale penale federale e forse anche del Tribunale penale cantonale. «Tutti gli studi sin qui eseguiti concludono sostenendo che il semisvincolo sarà in grado di svolgere il compito assegnatogli».

Moreno Celio, coordinatore del Dipartimento del territorio, ha ribadito che «ci vogliono scelte integrate. Non si può pensare che solo i mezzi pubblici costituiscano la soluzione ideale, oppure soltanto i mezzi privati». Il semisvincolo «è la soluzione ideale, peraltro avallata dall'Ufficio federale dell'ambiente, mai tenero di fronte a nuove opere viarie. Rinunciarvi significa andare verso la saturazione».

MA.MO.