

## MOZIONE

### Progetto cantonale degli svincoli autostradali. Riordino e recupero territoriale

del 18 ottobre 2010

Fra i documenti strategici del Cantone ritroviamo nel Piano Direttore quelli concernenti gli indirizzi pianificatori, di sviluppo e organizzazione territoriale. In questo senso, il settore dei trasporti riveste un ruolo chiave, sia nell'ambito del trasporto pubblico, sia di quello privato.

Grande attenzione è pertanto rivolta, da un lato, alla realizzazione di AlpTransit (che tutto il Ticino auspica completa delle gallerie della Riviera, dell'aggiramento dell'agglomerato di Bellinzona e del prolungamento a sud di Lugano) e, dall'altro, al miglioramento della rete autostradale. Molta preoccupazione ha suscitato la presa di posizione del Consiglio federale concernente l'**imminente collasso delle infrastrutture per il traffico stradale**, fenomeno del resto fin troppo noto alle nostre latitudini. Basti pensare alle colonne nel Mendrisiotto, agli ingorghi sul ponte diga di Melide, ma anche ai problemi viari nel Locarnese e nel Bellinzonese, per non parlare della paventata chiusura totale del tunnel del San Gottardo per i lavori di risanamento. Al minimo impreveduto, oppure non appena vengono effettuati dei lavori di manutenzione, i disagi risultano immediatamente insostenibili.

Nell'ambito delle sue responsabilità e competenze, l'USTRA sta procedendo a svariati risanamenti autostradali con investimenti di centinaia di milioni di franchi. Questi interventi sono concepiti per garantire il buon funzionamento della rete autostradale per i prossimi 20 anni e comprendono anche la parte di infrastruttura relativa agli svincoli autostradali.

**In sostanza si investono centinaia di milioni per risanare tratte di pochi chilometri di autostrada senza nessun valore aggiunto per il territorio e per la società!**

A tale proposito, quattro aspetti sono ben conosciuti:

1. il nostro Cantone è caratterizzato dalla scarsità di territorio pregiato nel fondovalle;
2. gli svincoli autostradali sono sempre più sotto pressione perché in queste zone troviamo spicchi di territorio sempre più ricercati per l'insediamento, sia di unità abitative, sia di attività economiche. Per citare un solo caso, fra i molti, basti ricordare l'esempio degli svincoli autostradali di Biasca e di Bellinzona-sud: con l'arrivo di AlpTransit si assisterà ad un frazionamento territoriale molto marcato che - unitamente alla presenza degli svincoli autostradali e delle strade cantonali e comunali - riduce in modo drastico la disponibilità di terreni in zone pregiate;
3. i territori in prossimità degli svincoli autostradali sono sia dal profilo privato sia da quello pubblico gli spazi più interessanti per gli insediamenti di carattere commerciale, industriale o di servizi (infrastrutture sportive, poli fieristici, ecc.)
4. gli svincoli autostradali progettati 30-40 anni or sono (vedi Mendrisio) evidenziano oggi tutti i loro limiti soprattutto dal profilo dell'organizzazione e dell'impatto sul territorio

Contrariamente al sistema tradizionale caratterizzato dai classici "baffi di raccordo", la progettazione del semisvincolo di Bellinzona mostra chiaramente che con accorgimenti tecnici ben studiati si possono trovare soluzioni pragmatiche e innovative che, nel contempo, permettono di **risparmiare e recuperare aree importanti di territorio da destinare ad altri usi**.

- Visti l'imminenza dei lavori USTRA e la fase di progettazione già in stato avanzato di alcuni svincoli (vedi Bellinzona, Mendrisio e Lugano);

- vista l'importanza della tematica, in particolare quella relativa alla scarsità di spazi disponibili sul fondovalle che in futuro diventerà ancora più acuta rispetto ad oggi;
- vista l'opportunità rivestita dagli interventi milionari dell'USTRA che potrebbero trasformarsi in una grande occasione per recuperare spazi pregiati e dare nuove opportunità di sviluppo per il Cantone,

e avvaldendomi della facoltà concessa dalla legge, mi permetto di chiedere al Consiglio di Stato di:

1. procedere immediatamente a una **valutazione e proporre un progetto cantonale degli svincoli con l'obbiettivo primario di un riordino e di un recupero territoriale**<sup>1</sup>. In altre parole si tratterebbe di fare un progetto cantonale degli svincoli (Svincoli Ticino) e di imporlo a Berna, come fu il caso - ad esempio - per AlpTransit, per il quale il Cantone con notevole lungimiranza seppe elaborare un proprio progetto (AlpTransit Ticino).
2. Nel caso questo progetto permetta di recuperare importanti aree, chiedo al Consiglio di Stato di farsi parte attiva verso la Confederazione per entrare in possesso delle medesime e dare così inizio a un'attiva politica di promozione economica basata anche sulla messa a disposizione di terreni edificabili a scopo industriale e/artigianale, a prezzi particolarmente favorevoli.

Per il Gruppo PPD:  
Raffaele De Rosa

---

<sup>1</sup>In questo progetto si dovrebbe tenere conto anche degli "svincoli intermedi", quali ad esempio quello già esistente di Sigirino che attualmente "serve" il cantiere AlpTransit, ma che in futuro potrebbero fungere da valvola di sfogo delle uscite di Rivera e Lugano nord.