

Rapporto di minoranza

numero

data

Dipartimento

6549 R2

17 gennaio 2012

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 18 ottobre 2011 concernente lo stanziamento di un
credito di CHF 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere
relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di
via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del
Bellinzonese (PTB)**

In questo breve rapporto di minoranza eviterò accuratamente di ripercorrere gli aspetti fattuali del messaggio e del rapporto di maggioranza che sono a disposizione dei colleghi e di cui essi hanno, con tutta probabilità, cognizione sufficiente. Mi preme invece elencare in maniera succinta i solidissimi motivi che ci fanno propendere per la decisione di negare questo credito. La richiesta del CdS ci offre inoltre l'occasione per ribadire alcuni principi di politica della mobilità che dovrebbero essere sacrosanti e consolidati ormai da tempo.

1. RICHIESTA DI CREDITO: SI APRE IL VASO DI PANDORA

La richiesta di credito si pone come elemento preparatorio che, usando un gioco di parole, intende "spianare la strada" alla realizzazione di un'opera che i Bellinzonesi hanno dimostrato, tramite votazione popolare, di non volere.

Solo le azioni del governo cantonale hanno permesso di far rientrare dalla finestra ciò che era uscito dalla porta della volontà popolare, ricorrendo a un livello di decisione superiore, quello federale.

La decisione di costruire un semisvincolo (il terzo per una cittadina di 20'000 abitanti) che immette direttamente nel centro cittadino è di per se stessa una cattivissima idea. Questa idea si concretizza in un momento storico in cui anche gli amministratori meno avveduti e più "filo automobilistici" hanno capito che il traffico bisogna tenerlo fuori dal centro e non convogliarlo tramite uno svincolo che viene costruito a 1 km e 200 metri in linea d'aria da Piazza Collegiata.

Se questo semisvincolo risolverà qualche problema a Giubiasco, esso ne creerà di maggiori e successivamente insolubili al centro dell'agglomerato, rendendo invivibili zone di alta qualità abitativa quali quelle a nord di via Tatti, sulla sponda destra del fiume Ticino e nella zona meridionale del centro storico.

2. DIECI SOLIDI MOTIVI CONTRO IL SEMI-SVINCOLO

Per render più agevole la lettura ai colleghi deputati mi permetto di elencare in forma schematica i motivi per cui una qualsiasi decisione che favorisca la realizzazione di questa mostruosità logica e pianificatoria, sia da respingere, se necessario ricorrendo ancora al popolo.

1. Per una città piccola come Bellinzona avere (di fatto) tre uscite, comprese in una distanza totale di otto chilometri è assurdo
2. Il traffico non diminuirà, perché il semisvincolo permette una rapida penetrazione in città (da Sud che è la direzione di maggiore flusso del traffico per Bellinzona) per cui è presumibile che molti lo utilizzino anche per andare al lavoro in macchina non fermandosi al posteggio di via Tatti. Di fatto quindi il traffico andrà ad aumentare. Il semisvincolo è inoltre disponibile anche per il traffico non legato al lavoro, creando una direttrice di penetrazione anche durante il weekend e nei giorni festivi.
3. Le conseguenze non volute della costruzione del semisvincolo saranno l'aumento di traffico, rumore e inquinamento in quartieri abitati (contrario al buon senso e a tutte le più moderne politiche in ambito di mobilità). Ovunque si cerca di allontanare il traffico dagli agglomerati per migliorare la qualità della vita, noi invece facciamo di tutto per portarlo in città.
4. Su 933 posti auto previsti 580 saranno affittati a funzionari, cioè si spende un'enorme quantità di denaro per dare un posteggio ai dipendenti pubblici. Assurdo: che il cantone faccia una seria politica di mobilità aziendale volta a promuovere i mezzi pubblici che fra l'altro sovvenzioniamo lautamente (e a che scopo lo facciamo se poi promuoviamo l'auto?).
5. Se proprio si deve fare un posteggio, allora c'è il progetto dell'ATA¹ (Associazione traffico e ambiente). Tra i vantaggi vanno annoverati il costo nettamente inferiore e il fatto che il traffico non viene convogliato in città (vedi studio pag. 13-16) e si mantiene elevata la qualità di vita dei cittadini.
6. Il progetto di semisvincolo contiene una sistemazione viaria di via Tatti che la trasformerebbe in un "violone" periurbano (una specie di viale Certosa in versione ridotta) di cinque corsie, con ripari fonici che avrebbe un impatto paesaggistico enorme, riducendo il valore delle proprietà immobiliari di tutto il comparto.
7. Il traffico parassitario che si riverserebbe anche su via Lepori, via Birreria, porterebbe rapidamente al collasso quest'ultima, già ora di capacità insufficiente, rendendo ancora più insicura di quanto già non sia la strada di sponda destra.
8. Visto che il Tilo si attesta ad Arbedo-Castione, la scelta intelligente (e già operata) è quella di un posteggio d'interscambio vicino a quella stazione. La costruzione del semisvincolo tre km prima permette solo di auto-sabotare un investimento dello stesso cantone.
9. Prioritario sarebbe creare il terzo binario tra Castione e Giubiasco che permetterebbe di avere una cadenza maggiore dei treni (creando una metropolitana di Bellinzona) e di realizzare la stazione in Piazza Indipendenza. Previsto nel PTB ma in un futuro lontanissimo.
10. Nella situazione attuale si investe sui trasporti pubblici (un po' di più che in passato, almeno) ma si annullano i vantaggi conseguiti da questi miglioramenti costruendo nuove strade e favorendo il traffico motorizzato individuale. Non è né economico né ecologico e neppure sensato!

¹ Bellinzona: opzione mobilità, il parcheggio della Torretta, ATA, Sez. Svizzera Italiana, L. Custer, 1994-2008

Come successo in passato, il credito richiesto riguarda opere diversificate, alcune delle quali potrebbero avere un senso (passerella ciclopedonale), mentre altre vanno in direzione opposta.

3. CONCLUSIONI

Noi riteniamo che il progetto di semisvincolo vada abbandonato, il piano dei trasporti modificato in funzione della presenza di Alptransit, di un ruolo rivisto della ferrovia storica, e di una maggiore integrazione tra traffico individuale motorizzato, traffico lento, trasporto pubblico. Il progetto di semisvincolo così come concepito (e come sostenuto con questa richiesta di credito) non fa che portare al collasso circolatorio il centro dell'agglomerato bellinzonese, senza apportare a medio termine alcun vantaggio sulla fluidità del traffico. Esso va quindi respinto.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Sergio Savoia, relatore