

Christian Paglia, municipale e presidente PLR di Bellinzona

L'inaugurazione della Galleria Vedeggio-Cassarate si è svolta in un clima di grande festa, anche se come svizzeri siamo sempre più abituati a celebrare aperture di gallerie. Molti i volti soddisfatti per aver portato a termine un'opera importante per la viabilità del Luganese. Quindi complimenti soprattutto alle persone che per lungo tempo hanno lavorato quotidianamente in un ambiente che, nonostante i progressi dei mezzi tecnologici, non è sempre così accogliente.

Una costruzione di tale portata suscita degli interrogativi sulla nuova distribuzione del traffico, che a volte vengono oltremodo negativamente enfatizzati da chi raramente guarda al futuro con spirito costruttivo. Questa ulteriore porta d'accesso a Lugano tenderà a redistribuire la concentrazione dei veicoli e a diluirli nelle zone che per decenni sono state fortemente intasate. Penso soltanto al quartiere di Besso fino al sottopassaggio della stazione, dove già più di vent'anni fa i tempi di percorrenza verso le zone centrali della città erano infiniti. La conformazione paesaggistica di Lugano non facilita la presenza di alcune categorie di mezzi pubblici. Ma è importante non avere la pretesa irrealistica di potenziare la mobilità pubblica, senza applicare misure di attualizzazione e di potenziamento dei sistemi viari stradali del passato. Quindi si tende giustamente, come in molti altri luoghi, a facilitare l'accesso veicolare da più direzioni. Non a caso altri agglomerati, parallelamente al potenziamento dei mezzi pubblici, costruiscono degli anelli di circonvallazione con più raccordi verso il centro. Questo evita d'incanalare il traffico lungo un unico asse. In una fase iniziale vi saranno dei riadattamenti da fare per quanto concerne la viabilità generale, ma questo nulla toglie alla necessità di avere questa galleria.

Simili osservazioni posso essere riportate al semisvincolo di Bellinzona, il quale permetterà anch'esso un'equilibrata redistribuzione delle autovetture e un accesso supplementare verso il centro, sgravando dal traffico importanti zone residenziali. Riducendo la densità delle auto sulla rete urbana e facendole transitare più tempo possibile lungo l'autostrada, si creeranno le premesse per potenziare il trasporto pubblico capillare. Questo permetterà un completamento rapido delle linee riservate agli autopostali e un miglioramento dei tempi di percorrenza. Soltanto così si riuscirà davvero ad invogliare l'utilizzo dei bus. Fino ad allora la comodità dei trasporti privati continuerà a vincere l'economicità del trasporto pubblico. Il semisvincolo, inoltre, non porterà ad una maggiore affluenza di veicoli in città (se non lungo via Tatti). Questo anche perché i parcheggi in centro non aumenteranno, anzi. Così chi non vorrà girovagare all'infinito per parcheggiare sarà forzatamente obbligato ad usare il posteggio d'attestamento. Inoltre quest'opera non aumenterà la necessità di recarsi a Bellinzona o nelle regioni adiacenti. E un eventuale aumento del traffico sarà solo causato da nuovi insediamenti abitativi o lavorativi. Se non si potrà disporre del semisvincolo, continueremo ad usare le uscite a Nord o a Sud, incanalandoci, come negli ultimi decenni, in code chilometriche. Pertanto, speriamo che anche il Bellinzonese al 23 settembre possa guardare avanti e votare "Sì" al semisvincolo. E quanti di voi acquisteranno un'auto se quest'opera verrà realizzata? Credo nessuno.