

Una è la soluzione: diminuire il traffico nel nostro Cantone

— **Katya Cometta** —
presidente ALRA

Lo sproporzionato traffico che porta quotidianamente al collasso le strade ticinesi è per certi versi paradossale, così come paradossali sono alcune proposte di soluzioni ventilate da più parti

Una cosa è sicuramente certa: le vie di collegamento stradali del Sottoceneri, ma progressivamente anche quelle di Locarnese, Gambarogno e viepiù del Bellinzonese, sono cronicamente intasate. E lo sono per tre principali motivi.

Dapprima perché la mobilità da e per il Ticino è incredibilmente aumentata. Nel nostro Cantone ci si sposta moltissimo, spesso in modo disorganizzato e utilizzando prevalentemente l'automobile. Due terzi del traffico cantonale ha origine o destinazione il Ticino stesso: è un traffico nostro, generato da noi o per noi, per i nostri centri commerciali, per il lavoro, per le aree industriali, per lo svago. In questo ambito è ovviamente critica la presenza, forte e certamente non razionale quanto a spostamenti, dei 60mila lavoratori frontalieri che entrano ogni giorno in Ticino.

Il secondo motivo all'origine dell'ingolfamento della rete viaria ticinese è l'aumento del traffico di transito attraverso il Cantone, di quel traffico di mezzi pesanti, turisti, viaggiatori, professionisti che semplicemente usano il nostro territorio come un corridoio, una strada che collega due destinazioni extra ticinesi. Un traffico che non ci porta nulla, egoisticamente parlando, se non inquinamento, rumore e sovraccarico di base. Infatti, se il traffico di transito è elevato le autostrade, in particolare, non sono poi più in grado di assorbire gli aumenti degli orari di punta. La nostra rete viaria, quindi, diventa inadeguata, insufficiente e collassa con ingorghi le cui dinamiche sono quasi surreali. Se, infatti, è comprensibile che vi siano rallentamenti quando si immettono in autostrada nuove auto in provenienza dagli svincoli di Mendriso o Lugano sud, poco si comprendono quelli che avvengono per cause inspiegabili ad esempio sul ponte diga di Melide. Ma tant'è, è ciò che accade ogni sacrosanto giorno.

Il terzo motivo dei mastodontici ingorghi ticinesi sono gli incidenti. Quelli sì che fan danni perché si blocca veramente tutto.



E per ore. Ma se da un lato il mondo politico ed economico urla allo scandalo per tamponamenti o scontri ad esempio nel tunnel autostradale del Gottardo, dall'altro vige il silenzio per quelli che quotidianamente avvengono sul resto della rete stradale ticinese. Manco ci fossero incidenti di serie A e quelli di serie B. Ad urlare, e lo si sente bene sulle onde delle radio che trasmettono i messaggi, sono invece gli automobilisti, le migliaia di ticinesi che ogni giorno son fermi qua e là a causa di problemi alla circolazione. Che mercoledì scorso, l'A2 fosse completamente bloccata da Coldrerio a Lugano nord a causa di un tamponamento nella Vedeggio-Cassarate ha dell'incredibile.

Katya Cometta:
«Una è la soluzione: quella di diminuire il traffico perché, se si vuol essere intellettualmente onesti, non possiamo asfaltare oltre il nostro Cantone»



Feriti? Boh, ce ne siamo già dimenticati. Morti a causa del traffico, di sviste, di incidenti sulle cantonali? Purtroppo ci sono anche quelli. Ma fan meno notizia, chissà perché, di altri.

Questo per dire che la situazione è disarmante per la sua drammaticità. Lo è perché c'è una sorta di rassegnazione, un'assuefazione che fa quasi dimenticare la rabbia e la frustrazione per il nulla che è stato fatto in vent'anni in Ticino. Invece abbiamo toccato il fondo e, poi, al posto di risalire si è iniziato a scavare. Due decenni durante i quali il trend era lì da vedere. Eppure s'è aspettato, adottando la tattica dello struzzo. Il caos ora è la regola e per rimettere ordine serve avere idee che vadano al di là della

contingenza. Una è la soluzione: quella di diminuire il traffico perché, se si vuol essere intellettualmente onesti, non possiamo asfaltare oltre il nostro Cantone.

C'è ancora chi pensa che costruire nuovi collegamenti, o - fa quasi ridere - nuove corsie autostradali risolva i disagi attuali. Pensavo di invitare gli autori di questi meravigliosi guizzi creativi a farsi un giro di qualche ora con me sulle strade del Mendrisiotto e verificare lo scempio prodotto nel mio distretto da nuove strade. Già perché i nuovi collegamenti alleggeriscono a breve termine ma nel giro di pochi anni attirano ancora più traffico. Siamo, purtroppo, un Cantone di frontiera, e per giunta a forma di imbuto. Ma un imbuto

con un piccolissimo foro in fondo che si intoppa per motivi non ticinesi. Così è e con questo occorre fare i conti.

Quel che occorre ribadire è che il Dipartimento del territorio ha osservato, stancamente, l'evolversi della situazione scegliendo di non calpestare principalmente i presunti interessi economici di qualcuno dotato di voce grossa, cercando di «comprendere i disagi per gli automobilisti ticinesi e per la popolazione» promettendo di «monitorare e studiare correttivi a lungo termine» senza mai implementare alcunché. A me, molto personalmente, non piacciono i «partiti presi», il criticare perché i suggerimenti giungono da una sinistra troppo di sinistra o da una destra troppo leghista. A me importa che qualcuno si rimbocchi le maniche e faccia. Magari sbagliando, ma che faccia. Non ho nei confronti del nuovo direttore del DT il medesimo disprezzo aprioristico di parte del PLR e del mondo economico. Certo, non brilla, il consigliere di Stato, per la capacità di consultazione, per il dialogo aperto con le parti, per il coinvolgimento di persone



Per la presidente di ALRA la vera sfida da cogliere è quella di «riuscire a trasformare il Ticino in una grande città all'interno, in cui ci si sposta come in un unico agglomerato, con mezzi veloci, prioritari, quasi à la carte»

esterne, ma per lo meno qualcosa proporre e fa. Tutto è perfezionabile, poi. Ovvio, ad esempio, che alla riduzione legittimissima (e che ALRA propone da anni, tra l'altro) dei posteggi aziendali e nei centri commerciali, deve forzatamente corrispondere un forte, sensibile potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici. Riuscire a trasformare il Ticino in una grande città all'interno della quale ci si sposta come in un unico agglomerato, con mezzi veloci, prioritari, quasi à la carte è la vera sfida da cogliere. Se la perdiamo beh, allora, per citare un caro amico che vive in una ridente e priva di autostrada valle dell'alto Ticino facciamo pure «quattro tunnel al Gottardo e noi saliamo ai monti».

TRAFFICO E AMBIENTE Management della mobilità

Nuove attività, costruzioni di aree artigianali, industriali, sviluppo dei servizi e aumento delle zone residenziali, portano in maniera naturale ad un aumento dei «movimenti». Movimenti che se ben programmati e gestiti permettono agli utenti, ai proprietari, agli imprenditori di ottimizzare la gestione del tempo, di aumentare il valore delle proprie proprietà e di aumentare il rendimento e lo sviluppo delle proprie attività.

E' giunto il momento, e senza ombra di dubbio siamo già in ritardo, di avere un cambiamento di prospettiva, di mentalità e di cultura nell'affrontare la problematica del traffico; non si può pensare di risolvere un problema adottando l'impostazione mentale con la quale l'abbiamo generato.

In effetti la realtà è che vediamo intasare le nostre strade di veicoli privati e la reazione è quella di aggiungere in primis sempre e solo nuove strade, poi per dare una parvenza «ecologica e magari anche sostenibile» ci si trastulla aggiungendo che è in previsione lo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità lenta. Di tutto questo la prima cosa che vedremo nascere - e con la quale l'autorità politica si gonfierà il petto - è sicuramente una nuova strada, poi per il resto si vedrà... Zurigo è una delle città che ha uno dei più alti tassi di qualità della vita; per arrivare a questo traguardo uno dei tasselli fondamentali è una mobilità funzionante. Parallelamente ad una stabilità politica, a strumenti di pianificazione e di trasporto si sono aggiunti delle manovre concrete di management del trasporto affrontando la problematica con un mix di proposte a breve ed a lunga scadenza.

Questo concetto nato in Germania, ha trovato terreno fertile nel nostro paese, al nord delle alpi.

Da anni ormai consideriamo il nostro territorio come «Città Ticino», ma il nostro approccio alla soluzione delle problematiche rimane quello di 50 anni or sono, apriamoci verso nord c'è chi prima di noi ha affrontato le stesse problematiche su aree e situazioni ben maggiori alle nostre. www.mobilitaets-management.ch

Alessia Baroni
architetto e membro di ALRA