

Traffico: siamo sulla strada giusta?

Il dibattito a più voci promosso dai Verdi indica quale nuova via quella di collegamenti e mezzi 'efficaci'

di Nicoletta Barazzoni

Venerdì sera all'Università della Svizzera italiana, durante il lungo dibattito organizzato dai Verdi e moderato da Kaj Klau, quattordici invitati, tra esperti, politici e rappresentanti di associazioni si sono susseguiti tra prese di posizione e dissertazioni tecniche sul Piano viario del luganese (Pvp). Un aspetto è risuonato all'unisono, in particolare modo da chi gestisce la cosa pubblica: **non si costruiranno più nuove strade.**

Abbandonando così la convinzione iniziale che la strada doveva costituire la componente primaria della struttura urbana, convincimento con cui si sosteneva che si sarebbe risolto il problema viario, è stato confermato il cambio di paradigma, contro il quale il partito dei Verdi da sempre dato il suo totale dissenso e continuerà a darlo.

La municipale Giovanna Masoni Brenni, Stefano Wagner,

coordinatore tecnico della Commissione dei trasporti del luganese (Crtl), e il consigliere di Stato Paolo Beltraminelli, sono tutti concordi nel sostenere che non si debbano più costruire strade nell'agglomerato, individuando nel tram l'alternativa valida e risolutiva alla costruzione di nuove strade, affiancato dal potenziamento della mobilità lenta.

Il granconsigliere dei Verdi **Sergio Savoia** ha precisato che quando si dice "niente nuove strade" bisogna intendersi su cosa vuol dire perché il problema sta nel come si definisce l'intento. Se si vogliono fare nuove strade si trova sempre il modo per farle senza dire pubblicamente che si tratta di strade.

Paolo Beltraminelli ha espresso a gran voce la convinzione che il trasporto pubblico avrà un successo straordinario. Poi, con la reazione immediata di disapprovazione del pubblico che quotidianamente si contra



TI-PRESS

Siamo tutti nella stessa... rotonda!

con la difficoltà dei collegamenti, si è dovuto ridimensionare dicendo avrà un successo importante!

La panoramica sull'ordinamento, in termini di organizzazione territoriale e di misure infrastrutturali, sia in Svizzera che nel Luganese, è stata esposta da **Stefano Wagner**. La rete viaria chiama mobilità per sua stessa natura, e ha avuto degli

effetti, con l'AlpTransit, su scala internazionale con impatti violenti sul regionale e sul locale. Effetti che aumenteranno con la megalopoli della pianura Padana. La dimensione del problema ha diramazioni e ripercussioni sia all'interno della Svizzera che all'esterno con i confini italiani perché il trend dello sviluppo urbanistico è in continua ascesa.

Bisogna imporsi delle priorità che secondo **Giovanna Masoni Brenni** sono da ricercare nel traffico pubblico e nella mobilità lenta anche se ha ammesso che le scelte urbanistiche del passato hanno determinato dei ritardi che oggi incidono sulla situazione attuale e dunque non siamo pronti a dare la precedenza al traffico pubblico che non è abbastanza efficiente. Malgrado le resistenze abbiamo cambiato la direzione cambiando mentalità e ora dobbiamo riuscire a riequilibrare la situazione. Un grosso ritardo dovuto alla mentalità con cui vent'anni fa si progettava l'assetto urbanistico, quando **Brunello Arnaboldi** (responsabile attualmente in pensione della Crtl) pianificava, insieme ai politici e ai tecnici di allora, la grande Lugano. Il servizio pubblico – ha detto Arnaboldi – dev'essere attrattivo e funzionale soprattutto se confrontato con la situazione viaria di Berna, illustrata da **Marco**

Rupp, della Conferenza regionale Bern-Mittelland. Il coordinamento tra insediamenti e trasporti nella regione di Berna è un aspetto strategico fondamentale. Malgrado alcuni punti deboli e alcune lacune i collegamenti e la rete viaria del tram bernese sono il risultato di un'organizzazione tra insediamenti e trasporti, reso possibile da una fattiva volontà politica.

Fabio Guarneri dell'Associazione traffico e ambiente ritiene che la priorità sia l'averne più coraggio anche nei piccoli gesti, dando spazio all'idea di una bicicletta pieghevole da infilare nel porta-baule dell'auto. Il processo non si arresta e l'asestamento avrà ancora molte fasi perché tra i progetti giganteschi della Lugano urbana vi sono anche il nuovo quartiere di Cornaredo, il Pian Scairolo, la Vedeggio Valley, la città alta e il Campo Supsi con il riassetto della stazione ferroviaria.