

TRAFFICO E TERRITORIO

La fine dell'anomalia zurighese

La nuova circonvallazione autostradale corregge dopo mezzo secolo una pianificazione errata

Sergio Agustoni

L'apertura al traffico il 4 maggio della circonvallazione ovest toglie a Zurigo il poco invidiabile primato di unica città elvetica attraversata nel suo cuore urbano dalla congiunzione degli assi autostradali. Da Berna, Basilea, Sciaffusa e San Gallo via la A1 ci si immette direttamente sulla A3 per Coira, risparmiando fino a mezz'ora di tempo. Dal prossimo 13 novembre, con l'apertura dell'ultimo tratto della A4 verso Zugo e Lucerna e l'aggancio all'A2 verso il San Gottardo, anche il Ticino beneficerà del «tutto autostrada» nell'accesso all'area metropolitana zurighese. Il costo complessivo è di 4 miliardi. I percorsi in zona collinare sono in gran parte in galleria e Zurigo con 40,5 chilometri sotterranei supera ormai i cantoni alpini. I tunnel sono oltremodo costosi nella costruzione e nella manutenzione, ma alleviano le conseguenze dell'incremento del traffico sugli abitanti e il paesaggio; così le accanite opposizioni locali, i ricorsi e l'interminabile pro-

gettazione (25 anni) hanno consentito il contenimento dei carichi ambientali e il superamento di un'anacronistica anomalia.

La rete metropolitana

I lavori di costruzione dei 10,6 chilometri sono durati 12 anni, poiché ben 8,4 chilometri o i 4/5 del percorso sono in galleria; il resto sono viadotti e cavalcavia. L'opera maggiore è il tunnel dell'Uetliberg, che collega il triangolo Zurigo-Sud al triangolo Zurigo-Ovest con due tubi di 4,4 chilometri. Attraverso l'Aescher Tunnel si arriva a Birmensdorf, dove la popolazione - ricorrendo a forme di disobbedienza civile - ha imposto tracciati e misure di regolazione, che dovrebbero far diminuire il numero dei veicoli in transito da 24'000 a 8000 ogni giorno.

La densità maggiore di traffico è attesa al triangolo Zurigo-Ovest, quando sfocerà la galleria dell'Isliberg, con 4,9 chilometri la più lunga del cantone. Sarà la



porta verso l'A4 e il Knonauer Amt, dove più attiva è stata la resistenza negli anni Ottanta, in sintonia con le preoccupazioni ambientaliste e la morte delle foreste. L'iniziativa detta del quadrifoglio postulava tra l'altro un Knonauer Amt senza autostrade, ma fu respinta nel 1990 come pure i numerosi ricorsi successivi. Nel 1996 si diede così il via ai lavori, accettando però diverse istanze degli oppositori e un tracciato meno invasivo in galleria o interrato. Da novembre circa 60'000 veicoli percorreranno quotidianamente la circonvallazione ovest: un volume di traffico enorme, ma comunque inferiore a quello della circonvallazione nord, dove attraverso la galleria del Gubrist transitano 100'000 veicoli (si prevede la costruzione di un terzo tubo).

La circonvallazione è parte integrante del programma delle strade nazionali e della rete autostradale europea, ma è fondamentale anche per la mobilità dell'area metropolitana. Sarà uno stimolo allo sviluppo delle zone suburbane e peri-urbane e persino nei polmoni verdi e rurali; grazie all'A4, i comuni del Knonauer Amt (Säuliamt o distretto dei maiali nella dicitura popolare) fino a Zugo entreranno a far parte della grande Zurigo. La tendenza a nuovi insediamenti industriali, terziari e

residenziali potrebbe dunque generare nuovo traffico e vanificare in parte il suo trasferimento sui grandi assi stradali.

È l'incognita che pesa pure sul centro città. Quando nel 1985 fu inaugurata la circonvallazione nord, la tregua lungo la trafficatissima Rosengartenstrasse durò pochi mesi e poi i movimenti aumentarono più di prima. Ora le misure d'accompagnamento - il ridimensionamento della tangenziale ovest e la gestione dei flussi e delle colonne sugli accessi da ovest e sud in autostrada e non in città - dovrebbero evitare un analogo andamento. Ma rimane il timore fondato che l'aumento del potenziale di traffico attorno alla City incida negativamente, incrementando i flussi di penetrazione in città. Le esperienze recenti sono ambivalenti e neppure lo sviluppo esemplare della rete dei trasporti pubblici su rotaia e gomma in tutto l'agglomerato ha decongestionato la città.

Un incubo a forma di ypsilon

Per mezzo secolo Zurigo ha subito le ricadute nefaste di un maggiore errore di pianificazione: la convergenza di tre strade veloci urbane presso la stazione cen-

trale, dove confluiscono i fiumi Limmat e Sihl. Per fortuna la visione di una Ypsilon sopraelevata è rimasta virtuale, ma ha dominato il dibattito dagli anni Cinquanta del secolo scorso. Nel 1958 il popolo accettò l'articolo costituzionale sulle strade nazionali e nel 1960 il parlamento diede il via libera alla rete autostradale, compreso il controverso tassello zurighese. Il confronto tra architetti e urbanisti divenne acceso, divise l'opinione pubblica, scatenò proteste di strada e sfociò in due iniziative contrarie. Benché nel 1971 fosse stato accettato il principio delle circonvallazioni, le iniziative cantonali vennero bocciate dal voto popolare nel 1974 e 1977. Ripescata nel 1978 dalla commissione extra-parlamentare diretta dal consigliere nazionale indipendente Walter Biel, la cancellazione della Ypsilon dal programma nazionale si scontrò con l'irrimovibilità delle Camere federali. Ufficialmente il progetto non venne mai ritirato; anzi si costruì il ramo nord con il tunnel del Milchbuck e s'immaginò una soluzione sotterranea invece che sopraelevata. Le diffuse perplessità e le prevedibili opposizioni ne fecero però una tigre di carta.

Tra i sogni nel cassetto, ricollegabili a questa visione del passato, vi è il tunnel nord-sud attraverso la città e quello lacustre che collegherebbe le zone residenziali delle due rive, inserendosi nella rete autostradale a Zurigo-Sud. Vennero presentati come un complemento orientale e meridionale della circonvallazione, ma difficilmente potranno imporsi come opere d'interesse nazionale. Il tunnel lacustre potrebbe essere a vantaggio di tutta la popolazione, soltanto qualora liberasse dal traffico il lungolago e fosse parte di un nuovo regime dei trasporti.

La Svizzera in galleria

Il fascino discreto delle gallerie consiste sicuramente nella possibilità di riparare i danni imperdonabili del passato come sta succedendo a Roveredo (i lavori di costruzione della circonvallazione di 2,4 chilometri scavata nella montagna sono finalmente cominciati) e di rendere appetibili nuovi progetti. Nei decenni della motorizzazione sfrenata le autostrade a cielo aperto erano il sinonimo quasi ostentato del progresso. Ora, per rispondere all'irrefrenabile bisogno di mobilità, quasi con imbarazzo si preferisce nascondere sottoterra le grandi opere stradali e ferroviarie. Infine rimane la tentazione dei desideri regionali talvolta poco plausibili, derivante dal fatto che sia soprattutto la Confederazione a garantire i finanziamenti.

NELLE FOTO: in alto, la circonvallazione ovest di Zurigo vista dall'alto; al centro, la (ancora) trafficatissima Weststrasse.

DA CORRIDOIO A STRADA DI QUARTIERE

Lungo la tangenziale ovest, la Weststrasse è l'esempio più disastroso a Zurigo di una strada cittadina assurda ad asse internazionale: è la via di transito verso Grigioni e Ticino. Ogni ora, dalle 6 alle 22, la percorrono 1000 vetture e 100 automezzi pesanti. 1200 abitanti di condizione modesta e di una sessantina di nazionalità sopportano puzza, polveri fini e rumore in cambio di affitti moderati; qualche artigiano, locali a luci rosse e bar modesti sono gli ingredienti di un biotopo urbano in rapida trasformazione in previsione del grande giorno. Grazie a una riduzione del traffico del 90%, la più brutta via zurighese diverrà dall'estate 2010 una strada di quartiere con una sola corsia a velocità limitata a 30 all'ora, una pista ciclabile e un ampio marciapiede: quasi un boulevard, che dal 2012 verrà chiuso al traffico di transito. Nuovi negozi, ristoranti, pensioni e i primi appartamenti di qualità anticipano già l'attesa svolta. Perdenti saranno i vecchi abitanti soprattutto stranieri e i piccoli commercianti, che non potranno pagare le nuove pigioni.

Beneficiari dovrebbero essere gli investitori immobiliari, la gastronomia innovativa e i futuri residenti benestanti. La Weststrasse sarà una delle cartine di tornasole nell'applicazione delle misure fiancheggiatrici che il cantone - riluttante - ha accettato d'introdurre in tempo utile solamente dopo l'insistenza dei comuni e una sentenza del Tribunale federale. Sarà anche un banco di prova della progressiva estensione della City e dei nuovi modi di vita, cultura, consumo e svago nell'ex-quartiere popolare di Aussersihl.



ZIG-ZAG

Ovidio Biffi

Bonus e populismo

Nelle scorse settimane si è tornati a parlare di «bonus» su fronti diversi e contrapposti. Ne riferisco cercando di evitare le considerazioni ormai note, badando inoltre a non sollevare polveroni e, in particolare, a non spacciare invidia per equità, come spesso succede.

Il primo caso tocca la caccia ai bonus, un fenomeno socio-politico capace di sfociare in comportamenti gravi che vanno dall'ostentato tintinnio delle manette da parte di magistrati sino alle pressioni intollerabili, ai ricatti e alla disperazione. Come già riferito su Azione la scorsa settimana da Federico Rampini, negli Stati Uniti si è suicidato David Kellerman, direttore finanziario di Freddie Mac. Le motivazioni del suo gesto devono ancora essere chiarite dagli inquirenti. Kellerman potrebbe essersi ucciso anche per motivi personali, oppure per la paura di essere travolto dall'inchiesta federale

in corso sul crack dell'ex colosso dei mutui. Ma tra i media americani prevale la tesi secondo la quale il manager si sarebbe ucciso perché temeva, nel clima di caccia alle streghe e di fanatismo dilagante contro manager e banchieri, di non poter difendere la propria onorabilità e quella della sua famiglia dalle accuse e dai sospetti per aver incassato 800'000 dollari di bonus.

Il manager suicida non era tra i diretti responsabili del crack. Dopo 16 anni di lavoro in Freddie Mac, Kellerman era stato promosso solo nel settembre scorso, quando la Casa Bianca, dopo gli ingenti aiuti versati per evitare il fallimento, decise di azzerare il vecchio management del colosso dei mutui e di collocare nei posti chiave nuovi dirigenti. Ma il «khomeinismo finanziario» è senza pietà. Come ha scritto Alessandro Plateroti, inviato del Sole 24 Ore, «il manager è colpevole per natura; il diritto, le inchieste e la ricerca delle responsabilità diventano un percorso superfluo. I maxi-premi erano uno scandalo, ma oggi lo è persino il merito: aver incassato un bonus è quasi una «notitia criminis». Ed è così che esplodono (e spesso si giustificano) fenomeni come i sequestri-lampo di manager e le assem-

blee societarie si trasformano in umilianti processi di piazza. E soprattutto, come nel caso di Kellerman, significa doversi assumere responsabilità per le decisioni sbagliate prese dagli ex superiori. Senza un freno alla demagogia e al facile populismo, questa stagione assembleare, negli Usa come in Europa, rischia di trasformarsi in una «stagione del terrore» in cui vengono calpestati i più elementari diritti della persona».

Secondo lato della vicenda, quello tecnico ufficialmente proposto dalla Banca nazionale. Il futuro presidente della direzione generale Philipp Hildebrand, in un discorso tenuto a Basilea (http://www.snb.ch/fr/mmr/-speeches/id/ref_20090423_pmh), ha praticamente chiesto regole unificate per le banche in materia di bonus. Pur riconoscendo che numerosi istituti hanno già modificato i loro modelli salariali, Hildebrand ha definito i principi elaborati dal Forum di stabilità finanziaria (Financial Stability Board) a fine 2008 come un primo passo nella giusta direzione, auspicando che da questi testi vengano ora ricavate direttive operative, da stilare unitamente alle autorità di vigilanza. Speriamo sia la volta buona...

Ma ecco l'ultima tessera di que-

sto mosaico. Anche dalle nostre parti, parlare di «bonus» equivale a voler entrare con un mazzo di ortiche in un bus affollato: difficile non irritare. Consocio di non poter affrontare, senza zoppicare, questioni tecniche, mi limito a evidenziare due aspetti. Il primo è relativo al polverone mediatico e politico che circonda la caccia ai bonus. Mi sembra che il fenomeno continui piuttosto inspiegabilmente a ignorare i guadagni di molti manager e personaggi del mondo dello spettacolo (dal cinema alle tv) e dello sport che decisamente, anche alle nostre latitudini, non hanno zeri da invidiare a manager e broker. Se è logico chiedere limiti etici e morali ai guadagni dei banchieri, perché le populistiche crociate non li esigono per altre categorie?

Secondo appunto: i miliardi che continueranno ad essere «guadagnati» dall'industria finanziaria (Credit Suisse docet), non dovendo più onorare sistemi salariali «esagerati», porteranno meno acqua ai mulini del fisco e alle casse pubbliche. Mi chiedo: a parte le giuste imposizioni fiscali, non sarebbe più sociale, ed eticamente sostenibile, raddoppiare, triplicare o quintuplicare le deduzioni sociali su «bonus» o su stipendi oltre certe somme?