

Giochi di prestigio con i dati sul traffico di Simone Gianini*

Una delle tattiche elettorali dei contrari alla realizzazione del semisvincolo autostradale di Bellinzona è quella di far leva sulla paura dell'aumento del traffico. A questo scopo in alcune loro pubblicità apparse su internet, ma anche negli articoli di questi ultimi giorni, snocciolano percentuali apocalittiche, sottolineando addirittura che si tratterebbe di dati forniti dal Cantone. Beninteso, interpretati tutti a modo loro.

Infatti, se è ovvio che su via Tatti (all'uscita del nuovo semisvincolo) i passaggi giornalieri aumenteranno, non si riesce proprio a immaginare perché – come sostengono gli oppositori nei loro slogan – a causa della costruzione del semisvincolo di Bellinzona il traffico dovrebbe aumentare ad esempio del 22% a Cadenazzo o del 27% a Sant'Antonino, che si trovano notoriamente al di fuori del raggio d'influenza di quell'opera. Clamoroso poi, ancora a titolo d'esempio, il fatto che gli oppositori facciano credere che a Camorino, sempre a causa della costru-

zione del semisvincolo, il traffico aumenterebbe del 27%, anziché – come invece avverrà – diminuire sensibilmente.

Il trucco è presto spiegato. Gli oppositori hanno utilizzato alcune valutazioni ipotetiche contenute nei documenti del Programma d'agglomerato del Bellinzonese (Pab) che indicano che senza la realizzazione delle opere previste in quel Programma (per intenderci: se fino al 2025 non si facesse nulla e non si investisse un sol franco in opere stradali, ferroviarie, mezzi pubblici e mobilità lenta) è prevedibile un aumento fisiologico del traffico sulle strade attuali dovuto alla crescita della popolazione e al sempre maggiore bisogno di mobilità. Si tratta di una tendenza indipendente dalla realizzazione del semisvincolo e che il Programma d'agglomerato (che prevede investimenti di un centinaio di milioni di franchi per il prossimo decennio, la maggior parte per i trasporti pubblici e la mobilità ciclo-pedonale) si prefigge di invertire.

È proprio per questo motivo che tutte le principali opere del Piano dei trasporti (semisvincolo e autovias di via Tatti compresi) devono essere realizzate. Solo così sarà infatti possibile gestire meglio i flussi di traffico, solo così sarà possibile sgravare assi di transito oggi intasati dal traffico parassitario e solo così sarà quindi possibile ottenere l'efficienza auspicata del previsto potenziamento dei mezzi pubblici nel Bellinzonese. Potenziamento, a cui i Comuni e il Cantone stanno già lavorando per poterlo concretizzare entro il 2015.

Non sarà con il semisvincolo autostradale che il traffico complessivo nel Bellinzonese aumenterà. Sarà anzi possibile gestirlo meglio e permettere maggiore scorrevolezza ai mezzi pubblici e quindi ottenere una loro maggiore attrattiva nei confronti dell'automobile.

Dallo stesso documento utilizzato capziosamente dagli oppositori si evince che con l'introduzione delle misure previste nel Pab, basate sulla realizzazio-

ne del semisvincolo e del relativo posteggio di attestamento, in molti casi – e non solo sugli assi Camorino-Giubiasco-Bellinzona o Camorino-Sementina-Monte Carasso – il traffico non aumenterà rispetto ad oggi, ma anzi diminuirà. Senza contare i benefici per la qualità di vita in quei quartieri oggi congestionati dal traffico di transito proveniente da sud, che si vuole trasferire sull'autostrada esistente e farlo fermare, molto più di quanto avvenga attualmente, nel parcheggio di via Tatti, a 5 minuti a piedi da tutti i principali servizi e commerci del centro città.

**municipale Plr di Bellinzona, presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese e copresidente del comitato 'Via libera a Bellinzona - Sì al semisvincolo'.*

