

Trasporti **Piovano milioni sul terminal**

Anticipato il contributo di Berna per il nodo intermodale alla stazione FFS di Bellinzona
Progettazione di massima ultimata tra aprile e maggio - Struttura agibile entro il 2019

SPARTACO DE BERNARDI

■ I sette milioni e rotti che Berna avrebbe dovuto sborsare dopo il 2020 arriveranno a Bellinzona ben prima del previsto. In tempo per prendere la coincidenza con AlpTransit: se non per la galleria di base del San Gottardo, almeno per quella del Ceneri. Il Consiglio federale ha infatti licenziato il messaggio riguardante i crediti per i progetti volti al miglioramento della mobilità negli agglomerati. Per il Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB) da Berna giungeranno 18,6 milioni, grosso modo quanto richiesto. Ciò che attesta la validità del documento programmatico che, se non proprio a pieni voti, è comunque stato promosso da Berna con una pagella di tutto rispetto. Novità importante è rappresentata dal fatto che una delle principali opere necessarie per rendere più efficiente il sistema di trasporti pubblici nell'intera regione è stata inserita nella lista A, cioè in quella dei progetti pronti per la realizzazione con finanziamento assicurato. Si tratta del terminal di interscambio dei trasporti pubblici alla stazione FFS di Bellinzona. Opera che Cantone, Città e Commissione regionale dei trasporti avevano inserito tra quelle prioritarie, ma che Berna aveva in un primo tempo declassato nella lista B. Ad inizio settimana la gradita sorpresa: il terminal della stazione ha riguadagnato la posizione di testa. «È stato pagante il lavoro di lobbying che abbiamo intrapreso a Berna coinvolgendo i parlamentari federali e anche la direttrice del Dipartimento dei trasporti Doris Leuthard» rileva Simone Gianini, presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese. Manca ancora, beninteso, il via libera da parte delle Camere federali, ma i 7,24 milioni di franchi accordati da Berna che rappresentano il 40% dell'investimento complessivo (18,9 milioni) fa tirare un sospiro di sollievo agli amministratori locali. «L'opera l'avremmo realizzata lo stesso - precisa Gianini - ma avremmo dovuto anticipare la somma attesa da Berna. E in tempi di vacche magre come questo non sarebbe di certo stato facile». Ora si può procedere senza ulteriori preoccupazioni nella progettazione: quella di massima dovrebbe essere pronta tra aprile e maggio. Si tratterà poi di allestire quella definitiva, che darà indicazioni più precise sui costi, e infine di mettere in cantiere l'opera il prima possibile. «Contiamo che il terminal possa entrare in funzione per l'apertura del tunnel di base AlpTransit del Ceneri nel 2019, ma riuscire ad anticipare i tempi sarebbe ancora meglio». L'intento è quello di creare una vera e propria piazza antistante la stazione

ferroviaria con velocità limitata a 20 chilometri orari ed altri accorgimenti per limitare l'accesso al traffico motorizzato privato favorendo i mezzi pubblici. Per gli utenti della stazione è in ogni caso previsto un Park & Ride sotterraneo con due varianti allo studio: una da 120 e l'altra da 70 posti auto. Con questo progetto, di cui Bellinzona è capofila, e con altri interventi già in atto in particolare sulle tariffe dei parcheggi, la Città intende dar seguito alle raccomandazioni che l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ha rivolto nei confronti di praticamente tutti i Programmi d'agglomerato che gli sono stati sottoposti.