

# Trasporti «No ai treni merci in città»

Abitanti e autorità tornano alla carica per la circonvallazione ferroviaria di Bellinzona  
L'opera non è prevista prima del 2040 - Intanto è partita la costruzione del terzo binario

## SPARTACO DE BERNARDI

■ Sarà pure importante, strategico, indispensabile per poter garantire l'aumento dell'offerta di trasporto su rotaia a lunga percorrenza e regionale dopo l'apertura delle gallerie di base AlpTransit del San Gottardo e del Monte Ceneri. Ma il terzo binario tra Bellinzona e Giubiasco i cui lavori di costruzione sono iniziati a luglio non risolverà il problema che suscita parecchia apprensione tra la popolazione: il transito attraverso la città dei convogli merci che, per giunta, è destinato ad aumentare considerevolmente con la messa in esercizio della trasversale ferroviaria alpina. Non ha mancato di ribadirlo con forza, giovedì nell'aula magna delle scuole Seminate, il nutrito gruppo di cittadini che ha partecipato alla serata informativa indetta dalle FFS per illustrare i lavori previsti per il prolungamento del binario 36, ovvero per la posa di una terza rotaia nel tratto compreso tra la stazione di Giubiasco ed il Tombone di Bellinzona, nei pressi della chiesa della Madonna delle Grazie. Gruppo di cittadini che ha invocato a gran voce la costruzione della circonvallazione di Bellinzona. L'opera, che era parte integrante del progetto originario di AlpTransit, non è però stata ritenuta prioritaria soprattutto per ragioni di ordine finanziario: i costi della variante minima con il tracciato in galleria tra Gnosca e Semenaria (in alternativa a quello completo tra Biasca e Camorino) ammontano a 1,2 miliardi di franchi, secondo però il preventivo calcolato negli anni Novanta. Tant'è che, hanno ricordato il municipale di Bellinzona Simone Gianini e Maurizio Giacomazzi della sezione mobilità del Dipartimento del territorio, dell'aggiornamento di Bellinzona non si riparerà prima del 2040. Ed anche nella migliore delle ipotesi, cioè se la Confederazione dovesse decidere di metterla in cantiere, la sua realizzazione non inizierà prima del 2050.

«Ma intanto noi rimaniamo con i treni merci che ci passano sotto ca-

sa» ha insistito Giacomo Salvioni, tra i più agguerriti insieme a Curzio Fontana a perorare la causa della circonvallazione. L'opera, già in ritardo (Giacomazzi, rimane prioritaria anche per il Cantone. «Siamo però giunti alla conclusione che insistere oggi per una sua realizzazione anticipata non avrebbe portato a risultati concreti: abbiamo così deciso di concentrare i nostri sforzi affinché possano venir attuate misure mirate come quelli del terzo binario tra Bellinzona e Giubiasco che consentirà di sviluppare ulteriormente il traffico ferroviario regionale tra Bellinzona, Lugano e Locarno». Sulla stessa lunghezza d'onda si è espresso Gianini, il quale ha tuttavia fatto presente che sulla circonvallazione la Città, d'intesa con il Cantone e con i deputati ticinesi alle Camere federali, continuerà a battere il chiodo. «Nessun altro cantone avrebbe accettato come invece ha fatto il Ticino, di diventare un mero corridoio di transito» ha rimarcato il municipale della Turria, rammentando come tra le condizioni poste dall'Esecutivo cittadino nell'aderire al progetto per la costruzione del terzo binario - oltre agli indubbi vantaggi per il traffico regionale porterà anche qualche disagio ai residenti - vi sia proprio quella che non si abbandoni definitivamente l'idea di realizzare la circonvallazione di Bellinzona per i treni merci. E affinché il traffico regionale venga potenziato tanto da fare di Tilo una metropolitana a cielo aperto per l'agglomerato bellinzonese non si può prescindere dalla nuova fermata di piazza Indipendenza. La si potrà costruire solo una volta che il terzo binario sarà posato nella sua completezza. Lavori iniziati due mesi fa, infatti, riguardano solo un primo troncone: quello che va dalla stazione di Giubiasco alla zona del Tombone e a Bellinzona. Il suo proseguimento verso lo scalo ferroviario cittadino - oggi si sta elaborando il progetto di massima - dovrebbe essere completato nel 2025. Da allora saranno possibili collegamenti ogni 15 minuti con Lugano e con Locarno.



**PIENA ATTIVITÀ** I lavori per la posa del terzo binario e per il completamento dei ripari fonici sono iniziati lo scorso mese di luglio. (Foto Crinari)

## TRA GIUBIASCO E IL TOMBONE

### Cantiere aperto sino al dicembre 2019

■ Treni più veloci e più lunghi rispetto a quelli attuali hanno bisogno di una infrastruttura adeguata. Infrastruttura che oggi - ha spiegato Stefano Ardò, delegato di FFS Infrastruttura per il Ticino - non è in grado di assorbire l'aumento dell'offerta derivante dall'avvento di AlpTransit. I nodi di Bellinzona e Giubiasco presentano limiti di capacità. La costruzione del terzo binario, con un investimento di 54 milioni di franchi, permetterà di superare tali limiti e di garantire stabilità al sistema. Il prolungamento verso la stazione cittadina - non previsto in un primo tempo ma che è stato ottenuto grazie all'insistenza di Città e Cantone - consentirà poi di aumentare le frequenze dei treni regionali fino a 15 minuti negli orari di punta: il suo costo è stimato in 170 milioni, fermata Tilo in piazza Indipendenza compresa. La prima tappa dei lavori, quello tra la stazione del Borgo ed il Tombone che è iniziata due mesi fa, si concluderà nel gennaio del 2019. Fino ad allora non solo verrà posato il terzo binario, ha spiegato il capo progetto Roberto Siccardi, ma verranno pure completati i ripari fonici sul territorio di Bellinzona.