

Già oggi cittadini lamentano vibrazioni e rumori provocati dall'accresciuto transito di treni merci

# Terzo grado sul terzo binario

*Perplessità pure per il previsto aumento del traffico ferroviario che attraverserà la città: 40 per cento in più entro il 2030*

di **Katuscia Cidali**

Serata animata quella organizzata dalle Ffs giovedì sera a Bellinzona per discutere del progetto di realizzazione del Binario 36 i cui lavori sono iniziati circa un mese fa. Una settantina i presenti, perlopiù residenti lungo la linea ferroviaria Ffs dove verrà posato il cosiddetto terzo binario. A preoccupare soprattutto l'aumento del traffico ferroviario che transiterà da Bellinzona nei prossimi anni, in primis i convogli merci che potrebbero trasportare anche merci pericolose. Il delegato Ffs **Stefano Ardò** ha spiegato che il terzo binario previsto fino al ponte ferroviario del Tombone a Bellinzona serve per garantire la stabilità del traffico che prevede l'incremento dei treni nazionali e merci. Aumento «che sarà però graduale, e arriverà a un massimo del 30-40% in più di oggi, ma non prima del 2030». Il terzo binario completo, compreso quindi il tratto dal Tombone alla stazione Ffs di Bellinzona, oltre a servire per l'inserimento della fermata di piazza Indipendenza (che con due binari non sarebbe possibile), sosterrà il potenziamento del trasporto regionale. Rimanere con soltanto due binari, percorsi intensamente da treni merci e passeggeri, avrebbe messo il trasporto regionale sotto pressione e impedito un suo potenziamento. È un dato di fatto che più treni merci passeranno attraverso la città, «ma diventare soltanto un corridoio di

transito, senza poter beneficiare dell'arrivo di AlpTransit, sarebbe stata una beffa», ha indicato **Simone Gianini**, municipale e capo Dicastero territorio e mobilità di Bellinzona. Perciò Città e Cantone hanno spinto per avere la garanzia che il trasporto ferroviario regionale potesse pure godere della nuova infrastruttura, con l'obiettivo di ottenere una sorta di metropolitana a cielo aperto e avere un treno verso Lugano e uno verso Locarno ogni 15 minuti, cosa possibile appunto soltanto con la realizzazione di un terzo binario completo fra le stazioni di Giubiasco e Bellinzona. Nei prossimi dieci anni tra i due luoghi le Ffs investiranno circa mezzo miliardo di franchi. In questa spesa, tra le altre cose, rientra anche il nodo intermodale e un nuovo edificio per la manutenzione dei treni Tilo. Rientrano pure la spesa di 54 milioni per il binario 36, nonché di 170 milioni (circa 35 per la fermata di piazza Indipendenza), il secondo tubo sotto la galleria di Svitto, dove passerà il terzo binario, e gli espropri delle abitazioni.

## Aspettando il materassino

Le preoccupazioni sollevate dagli abitanti riguardano anche l'inquinamento fonico: «I treni più lunghi saranno anche più rumorosi?» oppure: «Non si potrebbe diminuire la velocità tra Giubiasco e Bellinzona?». **Giancarlo Tognolatti** delle Ffs assicura che i nuovi treni saranno sì più lunghi, ma anche più silenziosi e diminuire la velocità non inciderebbe sul rumore. Ardò rileva che su quel tratto la velocità è di 80 km/h al massimo e dalle 24 alle 5 il transito è interrotto. Un'abitante di via Lugano a Bellinzona ha solle-



In giallo una parte del nuovo tracciato e in rosso un edificio che verosimilmente dovrà essere demolito

TI-PRESS/INFOGRAFIA LAREGIONE

vato il problema delle vibrazioni. «Già oggi le pareti della mia casa tremano al passaggio di ogni treno. La casa è predisposta a sopportare il passaggio di treni merci ancora più pesanti?». In Svizzera manca un'ordinanza federale che pro-

tegga la popolazione dalle vibrazioni. Tognolatti ha tuttavia risposto che in ambito ferroviario riduzioni sono ottenibili con la posa di uno speciale materassino anti vibrante. Intervento previsto anche in alcuni punti del binario 36. Tut-

tavia, durante un'altra serata organizzata dalle Ffs era stato detto che la posa del fondo speciale è possibile solo in casi limitati, in particolare nei nuovi tratti, poiché un intervento in profondità sarebbe molto costoso.



**Simone Gianini**

TI-PRESS

## L'ALTERNATIVA

### 'Bisogna continuare a chiedere con forza la circonvallazione di Bellinzona'

Durante la serata è stata pure rispolverata l'ipotesi della circonvallazione, col previsto aggiramento di Bellinzona sul Piano di Magadino e un tunnel fra Gnosca e Sementina. Alcuni abitanti presenti hanno infatti duramente criticato il fatto che Bellinzona verrà attraversata nei prossimi anni da un maggior numero di treni merci diventando una sorta di corridoio di transito. Il nocciolo della questione è però il costo elevato dell'opera sul Piano: 1,2 miliardi di franchi nella variante minima di un tunnel a un binario solo e 2,5 per quella com-

pleta, che la Confederazione ha congelato negli anni Novanta al pari del completamento a sud di Lugano per questioni finanziarie. La realizzazione della circonvallazione è ipotizzata dopo il 2040. «La Città, la regione e i suoi abitanti chiedono con forza che AlpTransit venga completato con la circonvallazione degli abitati», ha sottolineato Simone Gianini anche all'indirizzo dell'autorità cantonale presente, «che la deve inserire nelle proprie richieste a Berna nell'ambito dello sviluppo futuro della rete ferroviaria nazionale».

La Città aveva infatti accettato la creazione del terzo binario, e quindi anche disagi che la sua realizzazione avrebbe provocato, soltanto a determinate condizioni. La prima era che a Bellinzona venisse realizzata anche la stazione di piazza Indipendenza. La seconda era che il terzo binario e la sua fermata si potessero inserire armoniosamente nel centro storico, ovvero un comparto molto delicato con dei monumenti patrimonio dell'Unesco da non mettere a rischio. A tal proposito era stato commissionato uno studio che aveva in se-

guito dimostrato che un inserimento armonioso sarebbe stato possibile. Solo a quel momento era potuta cominciare la progettazione di massima. Il terzo punto era che accanto al binario 36 venissero anche realizzati dei ripari fonici adeguati, sia dal punto di vista fonico che da quello estetico, ovvero che si potessero inserire armoniosamente e in modo naturale nel contesto cittadino. Infine, ultima ma non meno importante condizione, era che non si abbandonasse il progetto della circonvallazione di Bellinzona.

KAT