

Cantiere di due anni per piazza e viale Stazione, vicolo Nadi e Santa Marta, via il Moro e piazza Mesolcina

La 'rivoluzione' chiede pazienza

Presentati i piani del nuovo nodo intermodale cittadino destinato a migliorare l'offerta del trasporto pubblico regionale.

di Marino Molinaro

Imprevisti e ricorsi permettendo, a inizio 2018 partirà il grande cantiere del nodo intermodale destinato a rivoluzionare la viabilità da e verso la stazione ferroviaria di Bellinzona. Nella parte sud - in vicolo Nadi che sarà allargato da 5,5 metri a ben 18 - su una lunghezza di 100 metri sorggerà il terminale coperto dei bus: progettato dagli architetti Lorenzo Orsi ed Emanuele Saurwein, sarà bidirezionale e potrà contenere fino a 14 veicoli. A nord della stazione sarà potenziata l'offerta di posteggi per 150 auto, 50 moto, 240 bici, 5 taxi e 5 kiss & ride per soste brevi; con l'intento di non penalizzare commerci e ristoranti, gli attuali posteggi laterali di vicolo Nadi saranno spostati in viale Stazione. Il tutto completato da una nuova piazza con panchine e alberi, caratterizzata da un'ampia scalinata in pietra ticinese che farà da biglietto da visita.

Si spianerà il Ceneri

Come spiegato martedì sera dagli addetti ai lavori nella sala del Consiglio comunale alla presenza di una cinquantina di cittadini e una ventina fra politici e tecnici, il grande cantiere si protrarrà per quasi due anni con l'obiettivo di consegnare l'opera da 25 milioni entro fine 2019 (prima dell'inaugurazione della galleria ferroviaria di base del Ceneri, fine 2020). Di fronte ai nuovi prevedibili disagi, utenti e abitanti dovranno perciò armarsi di pazienza: «un trasporto pubblico ottimale per la città e la regione», ha esordito il consigliere di Stato **Claudio Zali** ricordando che il finanziamento è per il 40% a carico della Confederazione e per il 60% di Cantone (10,1 milioni) e Comuni del comprensorio (5,5). «Confidiamo - ha pure annotato - che con questa e altre innovazioni ferroviarie, fra cui AlpTransit, sparisca lo storico elemento fisico di divisione, il Monte Ceneri». In dieci anni - ha annotato il municipale **Simone Gianini** - il traffico regionale ferroviario è più che raddoppiato e le previsioni dicono che triplicherà entro il 2030; da qui la necessità di realizzare il nuovo nodo intermodale, destinato a raddoppiare l'utenza anche grazie al potenziamento, iniziato nel dicembre 2014,

del Trasporto pubblico bellinzonese (Tpb). Cui si aggiunge la realizzazione del terzo binario fra Bellinzona e Giubiasco (già avviata) e della nuova fermata TiLo dietro piazza Indipendenza.

Marciapiedi e corsie ciclabili

Saranno i pedoni ad avere la precedenza nel perimetro del nodo intermodale, 'zona d'incontro' con limite a 20 km/h. Considerato l'intenso viavai di bus e veicoli, le opere di moderazione e l'arredo urbano ridurranno il rischio d'incidenti. Peraltro con l'introduzione del senso unico discendente in viale Stazione, il traffico privato non potrà più raggiungere la stazione da via Pellandini (oggi intasatissima nelle ore di punta) ma solo da via Lodovico il Moro: a questa - ha detto **Patrik Rivaroli** del Dipartimento del territorio rispondendo ad alcune domande - si potrà accedere da viale Officina per chi proverrà da nord (via S. Gottardo) e da vicolo Santa Marta per chi giungerà da sud (viale Guisan). Inoltre: via il Moro sarà dotata di due marciapiedi rialzati alle intersezioni e di due corsie ciclabili; vicolo S.ta Marta, oggi chiuso al traffico, sarà allargato sino a 9,7 metri, arricchito di due marciapiedi e dotato di due corsie in uscita semaforizzata su piazza Mesolcina (bus-bici e veicoli privati) e una corsia in entrata; e i semafori di piazza Mesolcina saranno reimpostati.

Sotterraneo, i motivi a sfavore

Fra le altre sollecitazioni giunte dalla sala, non è mancata quella sul perché si sia rinunciato al terminale e al P & R sotterranei; peraltro gli utenti dal terminale dei bus dovranno salire di un piano per raggiungere il binario 1 e ridiscendere al livello -1 e tornare in superficie una seconda volta mancando un collegamento diretto sotterraneo fra terminale e i binari 2 e 3. Vari motivi - ha risposto Gianini - hanno indotto a rinunciare all'ipotesi di un terminale sotterraneo: fra questi, i maggiori costi (50 milioni contro 25, con una differenza che nessun ente avrebbe finanziato), la presenza del collettore fognario di Daro spostabile solo a caro prezzo e l'anomalia, per un terminale, di essere sotterraneo, poiché avrebbe perso il legame col viale Stazione e creato situazioni di rischio la sera e di notte. Pure da escludere, per motivi tecnici legati al mantenimento dello stabile di servizio, un collegamento diretto sotterraneo fra il terminale così come previsto e i binari 2 e 3.



© Project Rights Lands & Orsi & Associati



© Project Rights Lands & Orsi & Associati

Nei due rendering come apparirà la nuova piazza Stazione con scalinata e terminale dei bus