

Città: 17 milioni per revisione dei crocicchi, nuova centrale di gestione e miglorie del trasporto pubblico

# Incroci e semafori, si cambia

*I crediti riguardano diverse misure del Programma di agglomerato di seconda generazione e alcune del Pab3*

Avanza l'iter realizzativo delle molte misure infrastrutturali atte a migliorare la viabilità motorizzata e dolce nel Bellinzonese inserite nel Programma di agglomerato distribuito su tre generazioni. Questa settimana il Consiglio di Stato ha licenziato il messaggio del Dipartimento del territorio concernente la richiesta al Gran Consiglio di 18,1 milioni (netto a carico del Cantone 9,6 milioni), di cui 14,9 per le misure del Pab2 e 3,2 per quelle del Pab3. Realizzazione prevista nel triennio 2020-22. Il finanziamento, ricordiamo, prevede una partecipazione della Confederazione per il 40%; il restante è assicurato dal Cantone (65%) e dai Comuni del comprensorio (35%).

Soddisfazione viene espressa da **Simone Gianini**, presidente della Commissione regionale dei trasporti e municipale di Bellinzona (Dicastero territorio e mobilità), il quale sottolinea che Pab 2 e 3 presentano investimenti complessivi rispettivamente di 60 e 30 milioni: «Considerati la portata di queste opere, che vogliamo portare a compimento bene, e l'imminente avvio del Masterplan, che definirà il Piano regolatore della Bellinzona aggregata, d'accordo col Dipartimento del territorio si è deciso di non partecipare a un Pab di quarta generazione. Le visioni e misure che scaturiranno dal Ma-

sterplan confluiranno poi nel Pab di quinta generazione».

## Il nodo più problematico

Nel centro cittadino s'intende rinnovare le fermate dei bus su via San Gottardo e via Lepori; velocizzare il servizio pubblico su via Zorzi allungando di 120 metri l'attuale corsia preferenziale; riorganizzare la viabilità nel comparto compreso fra via Tatti, viale Francini e via Murate. La viabilità in quest'ultima parte - si legge nel messaggio governativo - è oggi tra le più problematiche del centro città: il traffico sull'asse principale è molto elevato, con 23'000 veicoli al giorno su via Zorzi e 28'500 su via Motta. Diverse le misure previste: chiudere al traffico motorizzato (confinanti autorizzati) via Orico e nell'omonima piazzetta inserire un nuovo attraversamento ciclopedonale e riorganizzare la fermata bus; inoltre, inserire una corsia ciclabile demarcata tra piazza Orico e la rotonda del Portone; introdurre il doppio senso di circolazione per quasi tutta via Salvioni (dalla quale si potrà uscire su via Motta con obbligo di svolta a destra). Sempre a seguito della pedonalizzazione di via Orico, i veicoli provenienti dal Portone potranno accedere al centro svoltando a sinistra in viale Francini (oggi impossibile); lo stesso viale (lato fiume) sarà reso percorribile nei due sensi di marcia; mentre sarà realizzato un nuovo attraversamento pedonale semaforizzato in corrispondenza dell'incrocio tra vicolo Sottocorte e via

Motta. A ciò si aggiungerà un nuovo percorso per i bus provenienti da piazza Indipendenza e diretti verso la stazione Ffs, che permetterà di passare da via Dogana e via Sottocorte evitando così viale Francini e l'omonimo semaforo.

## Le misure in periferia

È inoltre prevista una nuova centrale semaforica che sostituirà l'attuale ormai vetusta risalente al 2002 e che gestirà in modo coordinato i 15 impianti dell'agglomerato. A questi se ne aggiungeranno otto nuovi agli incroci di via Lepori con Mirasole, di via Daro con vicolo Nadi, di via San Gottardo con via Vallone, nonché a Monte Carasso e in via Tatti (entrambi parte del progetto di semisvincolo), alle scuole medie di Castione e a Gudo (uscita bus dalla nuova zona 30 all'altezza dello Stradonino). Quanto alle zone periferiche, ad Arbedo sulla via San Gottardo è previsto il prolungamento della corsia riservata ai bus in direzione sud; a Sant'Antonino l'allargamento del sottopasso veicolare sotto la 'tirata' (che rimarrà a una sola corsia bidirezionale) e l'aggiunta di un sottopasso ciclo-pedonale parallelo. Pure in agenda il miglioramento del percorso ciclopedonale sul ponte di Gudo (l'odierno difficoltoso accesso dalla sponda destra sarà sostituito da una 'chiocciola' sul lato Bellinzona che darà accesso a un largo marciapiede) e per la realizzazione del nuovo nodo intermodale (Park&Rail) alla fermata ferroviaria di Sant'Antonino.



Importanti cantieri in vista fra il 2020 e il 2022

TI-PRESS