

Il Cantone finanzierà metà della gestione la cui offerta aumenterà dell'80% nella zona urbana

Fra un anno rete bus potenziata

Il Consiglio di Stato approva la proposta formulata dalla Commissione regionale dei trasporti e dai Comuni in accordo col Dipartimento del territorio: da Castione a Sant'Antonino quattro linee d'importanza cantonale

Costerà quasi il doppio rispetto a oggi ma sarà più performante dell'80% e finanziata per metà dal Cantone (come previsto dalla Legge sui trasporti) e per metà dai Comuni toccati per un onere di gestione annuo pari a complessivi 7,4 milioni di franchi. Rivoluzione in vista per la rete del trasporto pubblico su gomma a Bellinzona e immediata periferia. Una rivoluzione a lungo attesa e che sul proprio percorso durante l'ultimo decennio ha trovato non pochi ostacoli. Non da ultimo le scelte imposte dalla votazione popolare che impedisce il transito dei bus attraverso il centro storico di Bellinzona, con conseguente aggiramento e relative difficoltà nel collegare rapidamente le parti Sud e Nord della capitale.

Ieri il Consiglio di Stato ha firmato il messaggio all'indirizzo del Gran Consiglio cui chiede di approvare la nuova offerta di trasporto pubblico urbano prevista nel quadro del Programma d'agglomerato del Bellinzonese (Pab). Tenendo conto dei lunghi tempi della politica, l'obiettivo è di permetterne l'entrata in vigore col cambio d'orario del dicembre 2014, fra poco più di un anno dunque. Dopo la decisione parlamentare, il governo allestirà i mandati di prestazione con l'impresa di trasporto, necessari al finanziamento del servizio.

Le quattro linee interessate

Il potenziamento - rileva il CdS - costituisce uno dei punti di forza del Pab, che mira a garantire una mobilità efficace, economica e più rispettosa dell'ambiente. La nuova offerta colma una lacuna, adeguando la rete delle linee, le fermate e



Obiettivo collegare meglio servizi, scuole e svago. Con un'attenzione particolare alla Milano-Zurigo.

TI-PRESS

la frequenza dei collegamenti a standard quantitativi e qualitativi paragonabili agli altri agglomerati ticinesi, dove la riforma è stata realizzata negli scorsi anni. La nuova rete "assicurerà un servizio conforme alle aspettative di un agglomerato di circa 50'000 abitanti" e sarà composta da quattro linee urbane di importanza cantonale. La linea 1 Castione-Arbedo-Bellinzona- Giubiasco-Camorino; la linea 2 Bellinzona-Monte Carasso-Sementina-Giubiasco; la linea 3 Bellinzona-Giubiasco-Camorino-Sant'Antonino; la linea 5 Pratocarasso-stazione-ospedale. Il servizio svolto dalla linea 4 Bellinzona-Artore, a carattere locale, resterà invece di competenza della Città.

La nuova rete si propone in particolare di servire l'agglomerato con una conduzione delle linee e delle cadenze di servizio adeguata alle caratteristiche degli insediamenti (densità popolazione, posti di

lavoro); collegare i centri di servizio, scolastici e di svago; offrire un'elevata libertà di movimento all'interno dell'agglomerato tramite un'appropriata conduzione delle linee (a cominciare dalle corse ogni 15 minuti nelle ore di punta) e con l'istituzione di nodi d'interscambio fra le medesime linee bus (per esempio alle stazioni FFs di Bellinzona e Giubiasco nonché in Piazza Orico) e il treno (sia TiLo sia in direzione Milano e Oltralpe). Attenta al pendolarismo, la riforma è infatti coerente col riassetto delle prestazioni del traffico a lunga percorrenza pianificato da giugno 2014, che prevede un servizio Icn con cadenza oraria tra Lugano e Zurigo nonché un collegamento Milano-Zurigo ogni due ore. La nuova rete - evidenzia ancora il governo - tiene conto delle caratteristiche del servizio ferroviario pianificato con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo (2016)

e del Monte Ceneri (2019). "Con la riforma del traffico urbano e regionale del Bellinzonese si attua quindi un progetto che amplificherà anche i benefici di AlpTransit".

'Molto soddisfatto' Simone Gianini

Presidente della Commissione regionale dei trasporti (Crtb) e municipale di Bellinzona a capo del Dicastero territorio e mobilità, **Simone Gianini** si dice «molto soddisfatto» del passo compiuto dal governo. Una piccola parte, quella più urgente, dell'investimento per adeguare fermate e realizzarne di nuove sarà anticipata durante il 2014 da Crtb e Cantone, mentre la parte più sostanziosa (corsie preferenziali ecc.) verrà finanziata con la concretizzazione del Pab, sostenuto dal Cantone e (ma non si sa in quale misura) dalla Confederazione. **MA.MO.**

I DETTAGLI

Corse ogni 15 minuti, collegamenti serali e via la tortuosa 56

Dal dicembre 2014, nel dettaglio, si prevede l'introduzione della nuova linea urbana 2 (Giubiasco-Sementina-Monte Carasso-Bellinzona) con cadenze fino a 15 minuti negli orari di punta ed estensione oraria sino alle 22; il potenziamento delle frequenze (fino a 15 minuti sulla linea 1 e fino a 30 minuti sulla linea 3) e delle coperture orarie (estese fino alle 23.30) delle linee urbane già esistenti 1 (Arbedo-Castione-Camorino) e 3 (Bellinzona-Sant'Antonino); una nuova linea 5 al posto dell'attuale 56 con un servizio più diretto da e verso l'ospedale e la zona Geretta a partire dalla stazione FFs di Bellinzona con cadenze fino a 15 minuti negli orari di punta e copertura fino alle 23; l'estensione della copertura fino alle 20 della linea 4 (Bellinzona-Artore) con prolungamento di alcune corse sino al Castello di Sasso Corbaro; il rinforzo delle linee regionali 193 e 191 con sei coppie di corse giornaliere in più fra Bellinzona e Gnosca e cinque coppie di corse giornaliere in più fra Bellinzona e Claro; la dotazione delle fermate delle linee 1, 2, 3 e 5 con emettitori automatici di biglietti; alcune misure urgenti di velocizzazione (corsie preferenziali e predisposizioni semaforiche); un servizio di trasporto pubblico notturno il venerdì e il sabato notte (di competenza dei Comuni interessati, ora in fase di approfondimento).

Gnosca-Carasso nel 2019

Infine, quanto alla linea 6 fra Gnosca, Gorduno, Carasso e Bellinzona l'implementazione è posticipata, per questioni di razionalità e funzionalità di esercizio, all'apertura del tunnel di base del Monte Ceneri (2019), in concomitanza con la modifica del percorso della linea regionale 193 (Bellinzona-Iragna-Biasca).