

Decine le richieste di società private di autobus di fermarsi in Ticino. Ma scarseggia lo spazio

# Bus internazionali, stop dove?

*L'esempio di Bellinzona: la zona predisposta, in via Henri Guisan, è ormai saturata. Città e Cantone valutano se puntare sul nodo intermodale alla stazione di Arbedo-Castione.*

di Samantha Ghisla

Non solo investimenti ferroviari: negli ultimi anni l'aumento della mobilità corrisponde anche a un numero maggiore di autobus privati in circolazione: ma dove farli fermare? È questa la questione di cui la Sezione cantonale della mobilità si sta occupando in collaborazione con l'Ufficio federale dei trasporti (Uft) e i Comuni coinvolti. Come spiega da noi contattato il caposezione **Martino Colombo**, il fenomeno non è nuovo ma lo spazio a disposizione è sempre minore. Da anni autobus internazionali a lunga percorrenza fanno infatti tappa in Ticino diretti per esempio verso il Sud Italia o la Penisola balcanica. Un servizio che s'indirizza in particolare alle famiglie residenti in Ticino che vogliono tornare in patria per le vacanze senza dover cambiare mezzo di trasporto fino alla propria destinazione. Negli ultimi tempi a questo genere di trasporto si aggiungono però i sempre più diffusi servizi prettamente turistici, come quelli proposti dalla compagnia tedesca FlixBus, che punta soprattutto su una clientela giovane offrendo trasporti diretti e convenienti.

A titolo d'esempio un viaggio da Bellinzona a Monaco di Baviera dura 6 ore e 35 minuti e costa circa 20 euro, a dipen-

denza del giorno: circa la metà di un biglietto risparmio Ffs (46 franchi per un viaggio di poco più di 6 ore; anche se in treno tariffe e durata possono variare di molto).

Ma, al di là della possibile concorrenza con i trasporti ferroviari, queste compagnie generano come detto un problema di spazio. «Le autorizzazioni internazionali per la loro circolazione vengono rilasciate dalla Confederazione tramite l'Ufficio federale dei trasporti, d'accordo con i ministeri dei Trasporti delle altre nazioni toccate dal percorso - sottolinea Martino Colombo -; dal canto loro i Cantoni sono tenuti a verificare la disponibilità delle fermate prendendo contatto con i Comuni e a dare un parere all'Uft». In Ticino, le fermate più richieste sono quelle di Bellinzona e Lugano, anche se a volte tali bus fanno stop anche a Mendrisio, Chiasso o in altri luoghi. «Esiste un elenco a livello federale che indica quali sono le fermate predisposte», continua il caposezione. Per esempio a Lugano l'autorizzazione per quasi tutti questi servizi è in zona Cornaredo, mentre a Bellinzona in via Guisan.

## Sovrapposizioni in luoghi non idonei

«La fermata di via Henri Guisan è ormai saturata e bisogna trovare delle alternative», spiega alla 'Regione' **Simone Gianini**, capodicastero Territorio e Mobilità, nonché presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese. Sia qui che a Lugano, il problema si genera poiché questi bus



Contrariamente ai treni, questi mezzi hanno orari variabili e possono rimanere fermi a lungo

TI-PRESS

hanno una puntualità diversa dai treni: c'è un'indicazione dell'orario, ma il traffico influisce molto sulla durata del viaggio. Pertanto alcuni torpedoni devono stare fermi a lungo e c'è il rischio che in certi momenti della giornata ne

siano presenti più di uno in uno spazio insufficiente.

Senza contare il fatto che molti viaggiatori si fanno portare in automobile alla fermata, generando un'ulteriore presenza di veicoli. A questi bus a lunga

percorrenza si sommano talvolta anche i torpedoni dei tour operator, che necessitano sia di un luogo per far scendere e salire i gruppi in visita in città, sia di un posteggio per aspettare la comitiva.



Valutazioni in corso

TI-PRESS

## ALTERNATIVE

### In Città si preferisce puntare sui torpedoni di turisti in visita

Come confermano entrambi i nostri interlocutori, un'ipotesi di fermata da inserire nella lista federale che la Città di Bellinzona ha chiesto di valutare al Cantone, con il necessario coinvolgimento del Comune limitrofo, è quella della fermata Ffs di Arbedo-Castione. «Le richieste sono numerose», ribadisce il capo Sezione mobilità Martino Colombo, parlando di alcune decine. «Stiamo attualmente facendo un'analisi della situazione per capire se e dove è necessario individuare fermate idonee», aggiunge Colombo. Secondo il municipale Simone Gianini sarebbe interessante puntare sui

nodi intermodali attorno a cui ruota il trasporto regionale. Uno di questi, come detto, è quello di Arbedo-Castione, che in effetti già da alcuni mesi ospita la compagnia che fa la spola tra il Ticino e l'aeroporto di Milano Malpensa. Una soluzione più centrale non potrebbe essere il nodo intermodale previsto alla stazione Ffs di Bellinzona? Il municipale risponde di no, poiché lo spazio a disposizione è dedicato a tutte le numerose linee urbane e regionali - sono una decina - che vi si intersecano, senza contare che non è possibile l'utilizzo di fermate per bus di linea che hanno una cadenza frequente

da parte di torpedoni che necessitano di una fermata stazionaria. A livello di priorità, aggiunge Gianini, la Città preferisce inoltre destinare gli spazi disponibili ai bus che portano turisti in visita alla città di Bellinzona, lasciando quindi un indotto maggiore.

Mentre il Ticino sta analizzando la situazione e valutando possibili soluzioni per le fermate dei bus internazionali, a livello federale si fa strada l'ipotesi che anche un altro tipo di collegamento via bus possa prendere piede, ovvero il trasporto di passeggeri da una città svizzera all'altra, in probabile concorrenza con i treni

InterCity. Quel che è certo - come risulta da un comunicato emesso martedì - è che al momento l'Uft rimanda la decisione di concedere l'autorizzazione alla prima compagnia che finora ha chiesto di effettuare un servizio di questo genere, come abbiamo riferito sull'edizione di ieri. Il caso in questione è quello della società svizzera DomoReisen, per il quale una risposta è attesa nel corso del prossimo anno. Se in futuro venissero però ammessi anche tali collegamenti "nazionali", la necessità di disporre di fermate idonee crescerebbe ulteriormente, fanno notare i nostri interlocutori.