

L'altra faccia del trasporto pubblico a 'due' passi dal centro. Gianini: 'Questione di costi e utenza limitata'

# Se sostenibile è l'automobile

*Gudo, Preonzo e Moleno potrebbero diventare quartieri della nuova città, ma per loro nessun bus in più con la 'rivoluzione' di dicembre*

di Sabrina Melchionda

C'è il centro e la periferia. Poi c'è la periferia della periferia e poco importa se sia a meno di dieci chilometri dal centro in un territorio pianeggiante e, per ora, poco conta che potrebbe unirsi a quello stesso centro e diventare parte della città: dal punto di vista della mobilità, periferia è e rischia di restarlo. Annunciato, presentato e partito a dicembre, il Trasporto pubblico del Bellinzonese (Tpb) non ha interessato in ugual misura tutto il distretto. Preonzo, Moleno e Gudo non hanno infatti avuto un aumento della frequenza delle corse. Tutti e tre geograficamente bellinzonesi, tutti e tre possibili futuri quartieri della nuova entità cittadina che nascerebbe dall'aggregazione; eppure al pari di una valle distante o una zona discosta.

Nella spessa busta inviata a tutti i fuochi della regione per presentare la nuova offerta - diversi opuscoli con informazioni e orari, e tanto di carta giornaliera omaggio - non hanno scoperto alcuna novità a un'offerta rimasta a una sorta di minimo sindacale. Un passaggio ogni ora (e solamente in talune fasce ogni 30 minuti) sulla linea 62.311 Locarno-Cugnasco-Bellinzona, via Gudo. Per Preonzo e Moleno, la 62.193 Bellinzona-Iragna-Bellinzona prevede ancor meno corse semi-

orarie. Nulla di paragonabile alle cadenze ben più ravvicinate delle linee urbane, molte delle quali negli orari di punta sono ogni quarto d'ora. «L'obiettivo del Tpb è migliorare i collegamenti in particolare proprio nell'agglomerato urbano centrale - osserva Simone Gianini -, dove vi è una maggiore concentrazione di popolazione». Una scelta obbligata, stando al presidente della Commissione regionale trasporti del Bellinzonese (Crtb): «I soldi non sono illimitati, quindi si deve rispondere a un rapporto di costi-benefici». In quest'ottica i tre comuni non sono 'agglomerato centrale' e nemmeno periurbano. «Sono serviti da linee regionali, per le quali la competenza è del Cantone e il cui finanziamento è diverso rispetto a quelle urbane».

## 'Ristrettezze finanziarie'

Nella presa di posizione sul rapporto aggregativo, il Municipio di Gudo evidenzia lo status quo e chiede corse a regolare cadenza almeno semioraria. «È una richiesta legittima, che per ora concerne una linea regionale (servita dalle Fart) e si scontra con le ristrettezze finanziarie del Cantone e un potenziale di utenza limitato». Per il tratto Locarno-Bellinzona, evidenzia Gianini, «la politica del Cantone è di utilizzare la rete ferroviaria Tilo, che ha un'ottima rispondenza». Dal cui tragitto, però, restano esclusi Cugnasco-Gerra e, appunto, Gudo. I cui potenziali utilizzatori di bus, a 'occhio' non parrebbero essere sufficienti per giustificare un aumento dell'offerta e, soprattutto, i relativi costi.



Per molti ma non per tutti

## TRA SPERANZA E REALISMO

### Chissà se l'aggregazione...

Se si volesse illustrare la questione con il classico bicchiere, Gudo lo potrebbe vedere mezzo pieno poiché ha almeno guadagnato in puntualità: «Prima i bus giungevano in stazione a Bellinzona in cronico ritardo, invece oggi - afferma Simone Gianini - arrivano in orario, garantendo le coincidenze con i treni». Per un aumento di corse in futuro, la posizione non gioca a favore. «Ci sono zone che per 'atout' come tranquillità e lontananza dai centri densamente abitati, poi pagano purtroppo lo scotto della cadenza ridotta del trasporto pubblico. Con la nuova Bellinzona nascerebbe però una città con un potere contrattuale più forte: magari a quel punto si potranno chiedere servizi dignitosi per l'intero territorio. Anche se occorre rimanere realisti: dappertutto non si può arrivare. Prendiamo Lumino: anch'esso non ha avuto un aumento col nuovo Tpb, perché da tempo è ben servito con bus ogni mezz'ora dalla Mesolcina. Ovvio, tutti vorrebbero di più, ma fuori dal comparto urbano centrale per ora non è sostenibile avere corse ogni 15 minuti». Per Preonzo e Moleno la Crtb aveva già sottoposto una richiesta di potenziamento al Cantone, «che l'aveva respinta. Ma ci riproveremo». Un luccichino di speranza per il futuro potrebbe derivare dal fatto che i bus siano sempre più utilizzati: «Lo capiremo dal monitoraggio in corso proprio in questi mesi». *SME*

TI-PRESS