



Sull'asse del Gottardo ancora troppe merci su strada.

© Unsplash – Alex Geerts

Trasferimento Merci dalla strada alla ferrovia: a che punto siamo?

Ogni due anni il Consiglio Federale pubblica all'attenzione del Parlamento il «Rapporto sul trasferimento del traffico», che analizza la situazione l'evoluzione e l'efficacia della politica di trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico pesante attraverso le Alpi e presenta gli obiettivi per il biennio successivo e le misure per raggiungerli.

Il «Rapporto sul trasferimento del traffico (novembre 2021)», come si poteva prevedere, conferma che l'obiettivo di un transito massimo di 650 000 camion all'anno da raggiungere entro due anni dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo non è stato raggiunto: siamo a 863 000 nel 2020 anno Covid e si stima 897 000 per il 2021. Ancora 250 000 transiti di troppo, ma cercando di vedere il bicchiere mezzo pieno, ben 500 mila in meno

per rapporto al picco di 1 400 000 del 2000. Nel 2020 la ferrovia ha trasportato il 72 % delle merci attraverso le Alpi Svizzere, nel primo semestre 2021 siamo arrivati al 74,3 %, il valore più alto da 25 anni. Prima dell'apertura nel 1980 della galleria autostradale del Gottardo, eravamo all'85 %, con la valanga di TIR che aveva attirato la quota parte della ferrovia era diminuita successivamente fino al minimo del 61 % nel 2009.

Sulla ferrovia si nota il notevole sviluppo del trasporto combinato non accompagnato (TCNA), container, semirimorchi, ormai al 74 % (51 % nel 2000) mentre quello classico dei singoli carri completi (TCC) è in forte perdita al 23 % (44 % nel 2000). Il trasporto di camion completi di autista chiamato autostrada viaggiante o ROLA è in attività ormai solo tra Novara e Stoccarda (dal 2018 sono chiuse le

linee da e per il Ticino) e trasporta solo il 4 % delle merci via ferrovia, praticamente è dimezzato da quando si iniziò a sostenerlo finanziariamente nel 2008. Il servizio è a rischio di chiusura totale. Sulla strada attraverso la Galleria del San Gottardo transitano ancora attorno ai 650 000 automezzi pesanti all'anno (circa 2 500 per giorno lavorativo).

Il rapporto analizza origine e destinazione dei volumi delle merci rimasti sulla strada. Se estrapoliamo i dati per volumi di peso transitati al Gottardo, dei circa 2 500 passaggi al giorno, 500 sono traffici interni tra il Ticino ed il resto della Svizzera, 700 sono traffici import-export e 1 300 sono ancora traffici di transito. Per l'area alpina gli effetti sull'ambiente di questo traffico pesante stradale, sebbene in continua diminuzione sia per la riduzione dei transiti che per le minori

Continua sulla prossima pagina

>>> Continua dalla prima

Trasferimento Merci dalla strada alla ferrovia: a che punto siamo?

immissioni dei singoli mezzi pesanti, ormai al 80% Euro VI, rimangono ancora considerevoli, in particolare al sud delle Alpi. Si calcolano 600 t/anno di NOx e 50 t/anno di polveri fini da motori e da abrasione degli pneumatici immessi nell'area alpina (lungo A2 e A13) dove nei fondivalle l'effetto delle immissioni atmosferiche e acustiche di un camion sono tre volte superiori che sull'altipiano.

Nel Mendrisiotto, dove le immissioni da traffico pesante si sommano alle immissioni locali e di importazione padana, la situazione è ancora più preoccupante. Si stima che a livello globale le PM_{2,5} causino quasi due milioni di decessi all'anno. Un fattore però poco conosciuto sui volumi di trasporto merci su strada attraverso il Gottardo è quello dei trasporti con furgoni e piccoli rimorchi del peso inferiore a 3500 kg, che arriva a 2-3000 transiti al giorno e produce più del 30% delle immissioni di NOx misurate a Erstfeld.

Le misure che la Confederazione intende mettere in campo in base ai risultati del rapporto per incrementare e perfezionare la politica di trasferimento sono diverse, ad esempio si vuole (finalmente) rivedere la TTCP. Il Consiglio Federale presenterà un progetto di revisione nel 2023, mentre ha già messo in consultazione la proposta di continuare a sovvenzionare l'autostrada viaggiante fino al 2028, aiuti altrimenti in scadenza a fine 2023. Ci sarebbe molto altro, il rapporto ha oltre 80 pagine, ma ritornerò sul tema in un prossimo bollettino.

«Rapporto sul Trasferimento del traffico (novembre 2021)» si può scaricare dal sito <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/traffico-merci/trasferimento-del-traffico/rapporto-sul-trasferimento-del-traffico.html>



Bruno Storni, Presidente
ATA della Svizzera italiana

Retrospectiva 2021 e novità per l'anno in corso

Editoriale – Cantieri aperti e nuovi progetti: l'ATA non si ferma!

Care lettrici, cari lettori, in barba all'epidemia Covid, il 2021 è stato un anno piuttosto movimentato per l'ATA, attiva su più fronti. Dal lato giuridico, l'ATA ha continuato la sua lunga battaglia contro lo smantellamento della linea di collina nel progetto Tram Treno, ha ricorso contro l'insensato progetto di autosilo nella Città Vecchia di Locarno, si è opposta a pianificazioni territoriali sproporzionate e senza alcuna lungimiranza, ha sostenuto il referendum contro il PSE ed ha inoltrato accorte osservazioni verso il PALoc4, fuorviante e pasticciato.

Ha anche sostenuto in maniera attiva alcune petizioni per centri cittadini più verdi, meno trafficati e con maggior spazio per pedoni e biciclette. La campagna a favore della legge per il CO₂ ci ha tenuti occupati per diversi mesi, e nonostante la vittoria sia sfuggita per un soffio, abbiamo consolidato alleanze e sinergie con altre Associazioni.

Effettivamente, è con piacere e convinzione che l'ATA ha collaborato, tra gli altri, con STAN, Pro Velo, WWF e varie associazioni per il territorio, perseguendo gli stessi obiettivi e condividendo ideali simili. L'ATA si è però mobilitata anche in maniera proattiva, producendo alcuni studi, come quello sul traffico merci attraverso le Alpi svizzere redatto dal suo presidente Bruno Storni, o partecipando e organizzando diverse giornate di sensibilizzazione a livello regionale. A partire dal Carfree shopping day, una giornata informativa sugli acquisti senz'auto, passando per l'occupazione di alcuni posteggi per il Parking day, con lo scopo di far riflettere sull'uso dello spazio pubblico, fino all'enorme successo al Greenday Festival, dove esempi pratici di educazione alla mobilità dolce hanno incantato grandi e piccini. Anche la collaborazione con il Fondo Clima Lugano Sud, un fondo che promuove progetti locali sostenibili, continua a dare ammirevoli frutti, sostenendo progetti e menti locali e perspicaci.



© ATA

L'educativa e ludica bancarella dell'ATA al Greenday Festival a Bellinzona, settembre 2021

Ma non ci fermiamo qui. Per il 2022 l'ATA ha in serbo diversi progetti ed alcune novità: da un lato dando continuità ai cantieri aperti, dall'altro innescando nuove idee e partenariati. L'azione «Love is on the road», incentrata sulla sensibilizzazione e sul rispetto tra automobilisti e pedoni, iniziata con successo nei Licei Cantionali, verrà proposta al vasto pubblico in primavera ed estate. Dopo anni di assenza, stiamo lavorando per riproporre il mercatino delle bici usate in Ticino. Inoltre, l'ATA sta cercando di portare in Ticino un progetto sociale per regalare un soffio di mobilità ai residenti delle case anziani locali.

Continueremo inoltre a difendere il territorio da brutture sproporzionate, progetti egomaniaci ed abusi edilizi. Continueremo a batterci con i denti per smentire le menzogne delle lobby del petrolio e degli accoliti del dio asfalto, mostrando che esistono sì delle verità scomode, ma che sono possibili anche comode alternative. Riconoscenti per il del continuo supporto di chi ha fiducia nel nostro operato, condivide i nostri ideali e la capacità critica di andare controcorrente, vi ringraziamo per il sostegno augurandovi un ottimo 2022.

Veronica Soldati, Segretaria ATA della Svizzera italiana

Una panchina
condivisa a Palagnedra

Panchine condivise

Le nuove forme dell'autostop

A confronto con i paesi vicini, la rete di trasporto pubblico in Svizzera ha una capillarità e delle frequenze impressionanti. La stragrande maggioranza dei villaggi abitati è servita da diverse corse giornaliere, in aggiunta alle quali alcuni enti pubblici finanziano servizi di bus/taxi su chiamata (come il recente innovativo servizio «Verzasca Express»).

Ma restano delle situazioni in cui il trasporto pubblico non riesce a servire in maniera sufficiente gli abitati, rendendo quindi praticamente obbligatorio l'impiego di un mezzo privato per gli spostamenti. Da diversi anni, in varie parti della Svizzera ma anche all'estero, sono quindi sorte delle iniziative volte a «rispolverare» in chiave moderna il classico «autostop»: in Ticino ci si è finora orientati sulle cosiddette «panchine condivise», ad esempio sulla collina di Brè (sopra a Lugano), per servire alcuni nuclei nei dintorni di Tesserete nonché nelle Centovalli (Palagnedra, dato che il villaggio dista oltre



© Ottavia Bosello

mezz'ora a piedi dalla stazione della Centovallina). Il principio di funzionamento è semplice: chi necessita di un passaggio si siede sulla panchina (colorata e munita di apposito cartello), in attesa che un automobilista di passaggio si fermi e si offra di accompagnarlo (gratuitamente). Per garantire una migliore sicurezza, sia per gli utenti che per gli automobilisti, altre regioni in Svizzera hanno optato per soluzioni più «professionali» (ma a pagamento), come ad esempio il sistema Taxito: presso fermate ben definite un utente registrato può richiedere un passaggio tramite un'apposita App. Gli automobilisti registrati

nel sistema possono quindi segnalare la loro disponibilità se il loro tragitto coincide con la richiesta (sembra che per alcune tratte i tempi medi di attesa per gli utenti siano inferiori a 5 minuti); i dati di utenti e automobilisti vengono registrati automaticamente, l'automobilista riceve un piccolo indennizzo tramite il sistema (cui l'utente versa un piccolo contributo). Grazie a queste forme di mobilità condivisa e a ulteriori sviluppi che dovrebbero essere possibili grazie alle nuove tecnologie, si riuscirà nei prossimi anni a servire in maniera più efficiente anche le zone più discoste del nostro Cantone?

Sebastiano Pollock, Comitato ATA della Svizzera italiana

In memoria di Luca Buzzi

GRAZIE LUCA



© Nonviolenza N.45 - 12.21

Se c'è qualcosa che non potremo mai dire di Luca Buzzi è che sia stato alla finestra a guardare. Tutt'altro, Luca, malgrado le batoste

e gli anni che passavano, ha sempre saputo mantenere il suo spirito battagliero e sempre ha lottato per un mondo migliore, sia dal profilo sociale che ambientale. È quello che forse più di tutto gli dobbiamo riconoscere, quella sua capacità di trasformare l'indignazione per le ingiustizie in azione. Senza mai mollare.

Ricordiamo con nostalgia alcune delle battaglie fatte assieme: contro l'abbattimento dei pioppi dello stadio, o i platani di Piazza Simen, a favore di piste ciclabili (sua è ad esempio l'idea di creare una via ciclabile da Arbedo a Bellinzona lungo la ferrovia), per la pedonalizzazione del centro storico di Bellinzona, contro il semisvincolo, ecc. Qualche volta abbiamo vinto, altre abbiamo perso, ma è stato sempre bello esserci, in prima linea, e soprattutto lavorare assieme per l'ambiente e la qualità di vita. Luca non è mai stato nel

comitato dell'ATA ma era molto attivo nel gruppo regionale del Bellinzonese e non mancava mai di spronarci a intervenire quando pensava che un progetto o un'opera portavano ad un peggioramento ambientale. Le sue telefonate in segretariato, o i suoi interventi alle assemblee annuali qualche volta erano molto critici, lui avrebbe voluto un'associazione più battagliera, meno incline al compromesso, il confronto era però sempre costruttivo e improntato sull'amicizia e sugli ideali che ci univano. È triste pensare di non più incrociarlo in città, di non più vederlo alle assemblee, ma cercheremo di sentirlo sempre tra noi e quando ci verrà la tentazione di chiudere gli occhi, di pensare che tanto alla fine «non cambia mai niente», quando ci sentiremo stufi di lottare sempre per le stesse cose, penseremo a Luca e ci daremo da fare. Questa è l'eredità che ci ha lasciato. Grazie Luca!

Comitato ATA della Svizzera italiana

La lungimiranza che in Ticino manca

Gli Zurighesi approvano due importanti progetti territoriali

Consapevole di quanto sia utile allargare lo sguardo a ciò che succede in altre realtà, con questo contributo propongo ai lettori di seguirmi idealmente a Zurigo dove, il 28 novembre, la popolazione ha approvato in votazione popolare due importanti progetti: il Piano direttore comunale degli insediamenti, paesaggio, edifici e strutture pubbliche e (la revisione del) Piano direttore comunale del traffico.

Con questi due programmi, la principale città svizzera intende pianificare il futuro, integrando il suo galoppante sviluppo demografico con il miglioramento della qualità di vita nei quartieri e con l'impegno a raggiungere la neutralità climatica entro il 2040: una vera e propria sfida!

Il Piano degli insediamenti si prefigge di creare non meno di 49 centri di quartiere dove tutti i servizi di base siano garantiti (scuole, centri culturali, campi-giochi ecc.), in modo da evitare inutili spostamenti, e la qualità di vita sia elevata; una particolare attenzione è posta sulle misure per impedire l'aumento del costo dell'alloggio.

Con il Piano del traffico, che si basa sul principio - ampiamente accettato nelle città europee - che la maggior parte degli spostamenti vanno effettuati con la mobilità «dolce» o con il trasporto pubblico, si intende tra l'altro diminuire il numero di posteggi pubblici in superficie. Le aree guadagnate sono convertite in aree pedonali (creando percorsi pedonali di qualità, in cui sia piacevole sostare), ciclabili, verdi o ricreative e in aree di trasferimento merci. Sono anche previste misure per la protezione del clima e la riduzione del calore - per esempio togliendo l'impermeabilizza-

zione delle superfici asfaltate. Altre misure riguardano la promozione di stazioni di ricarica elettrica nei parcheggi pubblici e la creazione di ulteriori parcheggi per le biciclette. È interessante rilevare come con questo Piano si sia infranto un «tabù», cioè un patto stipulato fra i partiti nel 1996 che stabiliva che il numero dei posteggi pubblici in città non avrebbe dovuto diminuire (per ogni posteggio tolto in superficie se ne sarebbe dovuto mettere a disposizione uno sotterraneo).

Cos'abbiamo da imparare dall'esempio zurighese? Molte cose, senza dubbio: mi limito ad elencare qui quelle che mi paiono le principali. Innanzitutto c'è un programma chiaro e trasparente. Dato che non si possono soddisfare tutte le esigenze, in quanto alcune di esse sono in contraddizione con altre, si decide quali obiettivi si vogliono raggiungere e a quali si accetta di rinunciare per ottenere un vantaggio maggiore. Tutto ciò in modo razionale e

trasparente, in una parola: democratico. Le autorità zurighesi hanno avuto il coraggio di operare delle scelte motivandole coerentemente ed il popolo ha dato loro ragione!

Secondariamente, come è logico e come stabilisce la legislazione federale che sta alla base dei Programmi d'agglomerato, lo sviluppo degli insediamenti è coordinato con quello del traffico. Ma, più in generale, c'è una visione di insieme su tutto il territorio e non si avviano singoli progetti estemporanei, sconsiderati e avulsi dalla realtà circostante (e, in fin dei conti, contrari agli obiettivi globali che si vogliono raggiungere).

L'ATA si adopera da decenni affinché anche in Ticino i principi di uno sviluppo realmente sostenibile siano adottati e continuerà a farlo malgrado il paragone con la realtà svizzera (o con una certa realtà svizzera lungimirante) si riveli talvolta ... impietoso!



Non solo automobili: la fermata di Triemli, Zurigo.

© Unsplash - Patrick Federi

Recapiti

ATA Associazione traffico e ambiente

Assicurazioni, amministrazione soci, direzione politica nazionale, comunicazione e marketing
Aarberggasse 61, casella postale, 3001 Berna
Tel. 031 328 58 58
ata@ata.ch, www.ata.ch

Soccorso stradale ATA

Numero gratuito in tutta la Svizzera (24 h su 24)
Tel. 0800 845 945

Assicurazione ATA

Assicurazioni RC, ecc. (lu-ve, 8-17)
Tel. 031 328 58 21 (ted.) + 031 328 58 22 (fr.)
eco@ata.ch, www.ata.ch/assicurazioni

Sezione ATA della Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona
Tel. 076 443 02 63 (ma-gio)
info@ata-ti.ch, www.ata.ch

Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

Via San Felice 14A, 6833 Vacallo
Tel. 076 801 16 51
ticino@pedibus.ch, www.pedibus.ch

Impressum: © febbraio 2022, ATA; ATA Bollettino, supplemento al VCS-Magazin/ATE Magazine. **Recapito dell'editore:** ATA, Aarberggasse 61, casella postale, 3001 Berna (tel. 031 328 58 58; ata@ata.ch). **Redazione:** Veronica Soldati. **Grafica:** Jolanda Messerli. **Stampa, invio:** AVD Goldach AG, Goldach. **Carta:** 100% riciclata. **Tiratura:** 1750 esemplari