

# ATA | BOLLETTINO



Gli effetti del cambiamento climatico sulle Alpi

© Foto: Adobe Stock – tauav

Dal Natale senza neve ai nuovi posteggi e strade

## Fermiamo la spirale negativa

**D**i nuovo, e succederà sempre più frequentemente, abbiamo trascorso le vacanze di fine anno con le stazioni sciistiche senza neve, pendii alpini verdi con strette strisce bianche di neve artificiale, prodotta da cannoni alimentati con tanta acqua e tanta elettricità.

All'inizio dell'inverno, l'incerta situazione riguardante l'approvvigionamento energetico in Europa aveva portato il Consiglio Federale, per far fronte ad una potenziale scarsità d'elettricità, a ipotizzare la chiusura degli impianti di risalita i cui motori sono particolarmente energivori. Invece ci ha pensato il clima a fermarli. Stazioni sciistiche che subiscono direttamente il graduale e già importate riscaldamento climatico che nel nostro Paese sembra abbia già raggiunto i due gradi.

Turismo e tempo libero sono importanti generatori di traffico motorizzato individuale, in particolare quando è turismo giornaliero. Basta vedere le colonne la domenica sera lungo la A13 nei Grigioni. Eppure in Svizzera abbiamo diverse stazioni invernali ben servite

con il trasporto pubblico che permette di arrivarci in minor tempo che con il mezzo privato: pensiamo a Zermatt dove si giunge solo in treno e gli spostamenti interni si fanno con mezzi elettrici. Le FFS, con la nuova gestione Ducrot, vogliono sviluppare maggiormente l'offerta di trasporto per il tempo libero, con proposte di collegamenti diretti dalle grandi Città verso le zone turistiche, ad esempio Ticino, Grigioni e in diversi casi direttamente a destinazione di stazioni sciistiche. Locarno e Lugano hanno già beneficiato di questa nuova aumentata offerta, sono molti i turisti che ci raggiungono in treno.

Anche sulle destinazioni internazionali l'offerta ferroviaria si sta ampliando e si stanno a poco a poco riproponendo treni not-

*Continua sulla prossima pagina*

&gt;&gt;&gt; Continua dalla prima

**Fermiamo la spirale negativa**

turni verso diverse destinazioni europee in particolare da Zurigo (ne abbiamo parlato nell'ultimo Bollettino). Anche se come abbiamo evidenziato quest'operazione non è semplice, sia per i notevoli mezzi finanziari necessari che per il nuovo materiale rotabile, un nuovo treno cuccette costa quanto un Airbus ma effettua un solo viaggio al giorno (contro i 5 o 6 dell'aereo), e per i costi delle tracce. Inoltre l'aviazione non paga tasse sul cherosene (dazi, IVA, CO<sub>2</sub>) e non fattura l'IVA sui biglietti. Di conseguenza sono offerte deficitarie. La revisione della Legge sul CO<sub>2</sub> recentemente pubblicata ripropone, come nella versione precedente, di sostenere offerte di trasporto transfrontaliero di persone fino a un massimo di 30 mio all'anno. In futuro potremo ancora più facilmente di adesso rinunciare all'aereo per spostarci in Europa. A questo proposito ricordo l'azione proposta dall'ATA «Restiamo a terra» di cui riferiamo in ultima pagina.

Ma torniamo alle nostre stazioni sciistiche senza neve, ancora purtroppo in buona parte raggiungibili solo in automobile e che dispongono di ampi posteggi: c'è chi punta ancora sul mezzo di trasporto privato come a Davos dove si sta ripianificando un comparto con nuovo autosilo con 750 posteggi, a ridosso della stazione ferroviaria che si vuole spostare. Lo stesso discorso vale per i vari progetti di ampliamento stradale dal PoLuMe, al raddoppio del San Gottardo, al terzo svincolo a Bellinzona, alla nuova Axenstrasse in galleria, al by pass di Lucerna. Ricordo che buona parte delle colonne sull'asse autostradale del Gottardo le crea il traffico turistico internazionale e nazionale: la spirale del riscaldamento climatico continuerà a girare.

Bruno Storni  
Presidente ATA della Svizzera italiana

**Come e perché ridurre la velocità nei comuni****Introduzione facilitata di Zone 30**

**Dal 1° gennaio l'Ordinanza sulla segnaletica stradale consentirà la creazione di Zone 30 anche col solo scopo di migliorare la qualità di vita dei residenti. Inoltre, sulle strade non destinate prevalentemente al traffico veicolare, non sarà più necessario fare un'analisi tecnica per creare una zona 30, ciò ne accelererà l'introduzione e diminuirà i costi. L'ATA si augura che questi cambiamenti siano da sprone per un'introduzione generalizzata della velocità 30 nelle città e nei paesi.**

In Ticino tutto è cominciato una trentina di anni fa, quando alcuni professionisti pionieri della moderazione del traffico e alcuni sindaci o municipali lungimiranti hanno capito che le strade e lo spazio pubblico nelle località dovevano ritornare a essere fruibili a tutta la popolazione e non solo essere appannaggio degli automobilisti. A quei tempi, oltre all'Associazione traffico e ambiente, era attivo anche il Gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera italiana che fungeva da catalizzatore per le richieste dei Comuni e che ha svolto diverse consulenze, perché come ricorda l'arch. Lorenzo Custer (uno dei

primi professionisti attivi in Ticino) «dare forma allo spazio pubblico è come costruire una casa, devi farlo bene e occorre curare i dettagli, non si tratta solo di gestire il traffico».

**Piazza Grande a Giubiasco**

Erano gli anni '90 dello scorso secolo quando, malgrado un certo scetticismo dei funzionari cantonali, sono stati sviluppati importanti progetti che si sono rivelati vincenti. Uno fra tutti: la Piazza Grande di Giubiasco, trasformata da arteria principale del traffico, a luogo di incontro per la popolazione, e questo malgrado vi transitino oggi come allora più di 20000 veicoli al giorno. L'arch. Custer (autore del progetto di riqualifica) ricorda come la Via Rompeda (prima strada a velocità 30 in Ticino) e tutto il comparto di Giubiasco, era stata visitata nel 1996 da una delegazione di ingegneri della Città di Zurigo per il suo carattere pionieristico. Ingegneri che gli avevano confidato che qualcosa di simile non sarebbe mai stato possibile da loro. La storia li ha poi smentiti e oggi a Zurigo si parla addirittura di estendere le Zone 30 a tutte le strade principali.



Lungolago di Lugano

© Foto: ATA Chiara Lepori



Questa bandiera è ottenibile rivolgendosi al segretariato.

### Diminuzione del rumore

Uno dei principali effetti della diminuzione della velocità da 50 a 30 km orari è la diminuzione delle emissioni foniche: 3 decibel in meno, la stessa percezione che si ha se il traffico si dimezza, non poca cosa! Contemporaneamente anche i picchi di rumore particolarmente fastidiosi soprattutto di notte diminuiscono. Sempre secondo Custer «se in passato il 30 km/h era ideologico, adesso è pragmatico», perché per molte città diminuire la velocità è l'unico modo per rimanere entro i limiti fissati dall'Ordinanza contro l'inquinamento fonico. Proprio per abbattere il rumore Losanna ha deciso l'introduzione generalizzata della velocità 30 durante le ore notturne. Immaginiamo che la stessa soluzione potrebbe risolvere molti problemi anche nei nostri agglomerati.

### Spazio condiviso

La Legge federale sulla pianificazione del territorio obbliga i Comuni a dotarsi di un «Programma d'azione comunale per lo sviluppo insediativo centripeto di qualità» per, tra l'altro, recuperare la qualità degli spazi all'interno del territorio già costruito al fine di migliorare la qualità di vita di tutti coloro che li abitano. Creare delle Zone 30

significa proprio dar seguito a questi dettami. Chiaramente in quest'ottica non è sufficiente posare dei cartelli stradali, occorre anche fare una riqualifica spaziale, arredare lo spazio pubblico con elementi che invitino ciclisti e pedoni a usufruirne e facciano capire all'automobilista che lì ci sono altri utenti della strada. Ridare vita ai quartieri vuol dire anche ridare slancio alle attività economiche di prossimità come negozi di paese, bar e ristoranti.

### Maggiore sicurezza

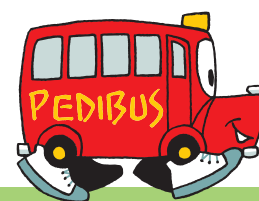
Secondo uno studio dell'Ufficio prevenzione degli infortuni (UPI 2020: Zona 30. Fatti e argomentazioni) la probabilità di morte per i pedoni in caso di collisione con un veicolo che viaggia a 50 km/h è sei volte superiore a quella se viaggia a 30 km/h. Con una velocità minore l'automobilista ha più tempo per elaborare le informazioni che arrivano dall'ambiente circostante, il tempo di frenata è minore e gli effetti in caso di collisione sono meno gravi. Gli utenti della strada più vulnerabili, sentendosi più sicuri, osano scendere in strada e in generale l'aumentata sicurezza induce una spirale virtuosa visto che alcuni automobilisti decidono di andare a piedi o in bicicletta e lasciare a casa l'automobile.

### Attuare una Zona 30

Come detto in apertura, dall'inizio del 2023 i Comuni non devono più allestire una perizia tecnica per implementare una zona 30 su strade non destinate prevalentemente al traffico. Questo semplifica un po' la procedura permettendo di ridurre i costi e i tempi di attuazione. L'analisi tecnica rimane obbligatoria sulle strade principali, dove è anche auspicabile l'introduzione del limite di 30 km/h se serve per migliorare la convivenza tra i diversi utenti della strada o per diminuire il rumore nelle ore notturne. Ne è un buon esempio il Lungolago di Lugano dove la riduzione della velocità è realtà da più di un anno. Un progetto di zona 30 può essere lanciato sia direttamente dall'esecutivo comunale, sia da associazioni di difesa degli interessi e da

partiti politici, sia da abitanti o da genitori. L'importante è che qualcuno inizi. Poi chiaramente di tutta la procedura amministrativa e dell'esecuzione si deve occupare l'autorità. Sul nostro sito internet trovate molte altre informazioni e non esitate a contattarci in caso di bisogno.

Caroline Camponovo Berardi  
Segretaria ATA della Svizzera italiana



### Il Pedibus riceve sempre più consensi

È con grande piacere che possiamo vedere all'interno del Magazine ATA un articolo dedicato al Pedibus in Ticino.

Non è un caso che le colleghe della redazione nazionale abbiano dedicato un articolo intervista a Caterina Bassoli, coordinatrice Pedibus Ticino. È infatti grazie alla sua grande dinamicità che il progetto si è così tanto sviluppato negli ultimi 5 anni, le linee si sono moltiplicate (oggi sono più di 110) e recentemente si sono aggiunte due nuove offerte: il Pedibus intergenerazionale (che coinvolge gli anziani) e il Pedibus Trail (una specie di caccia al tesoro).

Se queste poche righe vi hanno incuriosito visitate la pagina [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch) dove potete leggere l'articolo citato in italiano e trovare tutte le informazioni sul progetto.



## Un buon proposito per questo nuovo anno **Restiamo a terra nel 2023**

Considerato il forte impatto sull'ambiente dei voli in aereo, l'ATA lancia per il 2023 una campagna che si propone di unire in una comunità virtuale tutte/tutti coloro che intendono fare le loro vacanze rinunciando a questo mezzo di trasporto.

I viaggi in aereo sono responsabili per il 6% del riscaldamento climatico a livello mondiale; sembra poco, ma il valore acquista un altro peso se pensiamo che a usare l'aereo è solo il 20% della popolazione, gli altri non vi hanno accesso e sono solitamente i più vulnerabili agli effetti del riscaldamento climatico. Se restringiamo il campo al nostro Paese, nel 2019, cioè prima della pandemia, l'uso dell'aeroplano era responsabile del 27% dell'impatto sul clima della Svizzera. Un valore non proprio trascurabile, che ci fa capire perché ha senso agire in questo settore.

Si calcola che per frenare l'aumento di temperatura ognuno dovrebbe emettere nell'arco dell'anno al massimo 1,3 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente. Ogni settore del nostro vivere quotidiano ha effetti sul clima ma è innegabile che volare è piuttosto problematico. Pensiamo che con un unico volo intercontinentale di andata e ritorno il budget personale

è già esaurito, mentre a titolo di paragone, chi rinuncia ad un volo in Europa ha un effetto sul clima pari a chi sceglie una dieta vegana.

Volare per la maggior parte di noi non è indispensabile e possiamo consapevolmente decidere di non farlo per un obiettivo comune: frenare il riscaldamento climatico, che come abbiamo visto in apertura è causa di cambiamenti socio economici molto importanti nelle vallate alpine. Siccome l'unione fa la forza, l'ATA invita chi ha deciso di rinunciare all'aereo ad entrare a far parte della comunità virtuale, dove riceverete anche consigli, notizie e buone idee per le vostre vacanze. Tante altre informazioni su questa campagna dell'ATA le trovate sul nostro sito [www.ata.ch](http://www.ata.ch). Non esitate a scriverci qualora doveste necessitare di consigli o aiuti per organizzare delle vacanze in Europa con il treno.

Caroline Camponovo Berardi  
Segretaria ATA della Svizzera italiana

### PoLuMe: in breve

L'ATA e i gli altri gruppi contrari al progetto cercano di mantenere sempre alta l'attenzione informando la popolazione. Siamo stati presenti sugli organi di informazione e ad un'interessante serata sulle lotte ambientaliste alla Tour Vagabonde (struttura temporanea presente alla Gerra di Lugano fino alla fine di marzo). Il lancio del referendum contro gli ampliamenti autostradali nel resto della Svizzera (a cui fa riferimento il supplemento allegato) non concerne il PoLuMe – che passerà alle Camere solo fra qualche anno – ma potrà essere l'occasione per ribadire ancora una volta la nostra ferma opposizione a questo insensato progetto. Teniamoci pronti a raccogliere firme!

## Riservate la data

# Assemblea sezionale ordinaria 23 maggio 2023

### 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](mailto:ata@ata.ch), [www.ata.ch](http://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](mailto:eco@ata.ch), [www.ata.ch/assicurazioni](http://www.ata.ch/assicurazioni)

#### Sezione ATA della Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona  
Tel. 076 443 02 63 (lu-ve, 15-18)  
[info@ata-ti.ch](mailto:info@ata-ti.ch), [www.ata.ch](http://www.ata.ch)

#### Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

Via San Felice 14A, 6833 Vacallo  
Tel. 076 801 16 51  
[ticino@pedibus.ch](mailto:ticino@pedibus.ch), [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch)

**Impressum:** © febbraio 2023, 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](mailto:ata@ata.ch)). **Redazione:** Caroline Camponovo Berardi. **Grafica:** Corporate Design ATA. **Stampa, invio:** AVD Goldach AG, Goldach. **Carta:** 100% riciclata. **Tiratura:** 1500 esemplari