

ATA | BOLLETTINO



Alptransit nel 2021 ha permesso di trasportare il 75% delle merci attraverso le Alpi su ferrovia

© Unsplash - Sam Larussa

Presentato il Rapporto sul trasferimento 2021

Alptransit funziona!

Il Consiglio Federale ha pubblicato il biennale «Rapporto sul trasferimento 2021», discusso in Commissione Trasporti e Telecomunicazione e in marzo in Parlamento. Si tratta del primo rapporto presentato dopo il completamento di Alptransit con il corridoio di quattro metri dal 2021 e con le varie gallerie di base in esercizio: Lötschberg (parzialmente a un binario) dal 2007 e già in saturazione, Gottardo dal 2018 e Ceneri dal 2021.

L'infrastruttura da 24 miliardi, realizzata in un quarto di secolo, ha permesso nel 2021 di trasportare il 75% delle merci attraverso le Alpi su ferrovia, un grande successo: un unicum a livello europeo e mondiale. Altri assi come quello austriaco sono fermi al 25%. D'altra parte, con 860 000 camion all'anno, siamo ancora lontani dai 650 000 fissato come numero massimo di mezzi pesanti in transito attraverso le Alpi. Quindi questo obiettivo chiaramente non è stato raggiunto, ma se

vogliamo fare un'analisi generale possiamo certamente vedere il bicchiere mezzo pieno e anche di più. Gli 860 mila camion del 2021 non sono più quelli del 2000 sia come numero (erano 1,4 mio) che come inquinamento, anche se chiaramente sono ancora troppi. Va tuttavia detto che la metà di questi 860 mila camion è traffico interno e import-export, ed è su questi flussi che si dovranno sviluppare nuove misure.

Oltre alla costruzione di Alptransit, la politica di trasferimento poggia sull'interazione di diverse misure: la TTPCP (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni), i controlli del traffico pesante e i sussidi per trasporto su ferrovia sia per il Trasporto Combinato che per la Strada Viaggiante. Sussidi a tempo determinato, prolungati per il trasporto combinato fino al 2030.

Nell'insieme la politica di trasferimento è una storia di successo, pur con alcune criticità

che non permettono ancora di sfruttare tutto il potenziale delle gallerie di base, in particolare il ritardo da parte tedesca nel potenziamento della linea d'accesso a quattro binari Basilea-Mannheim che arriverà solo nel 2040. Si cercano ora alternative sul lato francese del Reno per creare ridondanza e maggior capacità. A questo scopo il Parlamento ha adottato una mozione commissionale che chiede la continuazione dell'efficace politica di trasferimento del traffico e garanzia della sicurezza dell'approvvigionamento nazionale grazie all'ampliamento della linea sulla riva sinistra del Reno.

A livello di trasporto ferroviario si è sviluppato molto bene il Trasporto Combinato non Accompagnato, il più efficiente in termini di peso utile perso lordo ed efficienza logistica, mentre è in perdita il Trasporto Carri Completi Isolati (i classici vagoni merci). La Strada Viaggiante con circa 80mila camion tiene, ma solo sulla linea Novara Friburgo. Il Consiglio

Continua sulla prossima pagina

>>> Continua dalla prima

Alptransit funziona!

Federale intende prolungare di 4 anni, fino al 2028, il sussidio per la Strada Viaggiante, che poi però si troverà confrontata a importanti investimenti per il rinnovamento del materiale rotabile ferroviario che di fatto porteranno alla sua chiusura.

Occorrerà lavorare affinché anche queste merci trasportate tramite camion con semirimorchi non gruabili, che per questo vengono accompagnati dalla motrice e dell'autista, passino su semirimorchi gruabili e vengano poi trasportate come Traffico Combinato non Accompagnato. Il Parlamento ha adottato un postulato che chiede al Consiglio Federale di verificare se l'effetto del trasferimento della Strada Viaggiante può essere compensato, dopo il suo abbandono previsto a fine 2028, da una limitazione dei semirimorchi non caricabili con gru nel traffico di transito transalpino.

Infine il Parlamento ha chiesto al Consiglio Federale di adeguare la promozione del trasporto combinato transalpino tra regioni europee attualmente caratterizzate da una bassa quota di mercato della ferrovia, ma che dispongono di un elevato potenziale di trasferimento.

Per quanto riguarda in particolare il trasporto merci interno rimane chiaramente aperto il problema del traffico merci su Carri Completi Isolati, non sostenuto da sussidi per il traffico interno sempre più in perdita di quote di mercato, ma che proprio per i trasporti di merci da e per il Ticino è fondamentale (come pure per il traffico interno). Questo servizio va modernizzato con accoppiamento automatico tra carri e digitalizzato: il Consiglio Federale presenterà un progetto in autunno.



Bruno Storni, Presidente
ATA della Svizzera italiana

Editoriale

Upcycling – più che economia circolare

Care lettrici, cari lettori, secondo l'Ufficio federale per l'ambiente UFAM, in Svizzera vengono prodotti ogni anno tra gli 80 e i 90 milioni di tonnellate di rifiuti. Nonostante una buona parte provenga da materiali di scavo e demolizione, e che poco più del 50% dei rifiuti prodotti vengano riciclati, resta comunque una cifra spaventosa. I rifiuti urbani rappresentano all'incirca il 10% dei rifiuti, eppure spesso sono i più complessi a causa della loro composizione e provenienza. Parliamo ancora di 715 kg di rifiuti urbani a persona all'anno (nel 2020), uno dei valori più alti al mondo, che ci impongono di riflettere non solo sullo smaltimento ma anche su abitudini di consumo ben poco sostenibili. Infatti, anche la fabbricazione dei beni di consumo crea ingenti ripercussioni ecologiche ed economiche. Quante materie prime sono state utilizzate e poi sacrificate per molti prodotti usa e getta? Quanta energia è stata investita nella loro lavorazione? Quanto combustibile per trasportarli ed assemblarli in un angolo del mondo e venderli in un altro? Per soddisfare, spesso, una brama di novità, moda, appartenenza che stufa poco dopo esser stata appagata.

Siccome come società sembriamo ancora incapaci di diminuire i nostri consumi, e non esiste una volontà politica e istituzionale incisiva che caldeggi il fenomeno, cerchiamo di agire sulle conseguenze e non sulle cause. Sempre più si parla di economie circolari, promosse da varie azioni e convenzioni a livello nazionale ed europeo. Queste prevedono, tra l'altro, una drastica riduzione delle emissioni di CO₂, norme più severe sul riciclo ed obiettivi vincolanti sull'impronta ecologica dei materiali. In altre parole, i prodotti immessi sul mercato europeo dovranno attenersi a delle norme di durabilità, riparabilità, contenuto riciclabile ed efficienza energetica. Attraverso

l'economia circolare si può estendere il ciclo di vita dei prodotti, e dove possibile riutilizzarli generando ulteriore valore.

Cosa c'entra tutto questo con l'ATA, vi chiederete? Sempre secondo l'UFAM, il 12% dell'impatto ambientale dei consumi svizzeri odierni è imputabile alla mobilità. Questa percentuale comprende anche il trasporto dei beni di consumo verso le nostre case e quello del trasporto di rifiuti verso inceneritori o altri punti di smaltimento. Economia circolare o gatto che si morde la coda?

Nel suo piccolo, l'ATA-SI ha deciso di riproporre un evento per favorire sì l'economia circolare locale, ma anche per promuovere una mobilità sostenibile. Sabato 4 giugno tornerà a Locarno il mercatino della bicicletta. Chi avesse a casa delle biciclette che non utilizza più – ma ancora in buono stato! – può portarle per trovar loro un nuovo acquirente e una seconda o terza vita. Chi invece fosse alla ricerca di una bici di occasione, per sé o per i più piccoli, avrà modo di trovare diversi pezzi desiderosi di riprendere aria. Azione di upcycling in tutti i sensi, che riteniamo ancor più necessaria siccome al momento si nota una penuria di biciclette: in seguito al Covid da un lato è diminuita la produzione, dall'altro la pandemia ha finalmente portato più gente in sella. Aspettiamo quindi tutti coloro che hanno voglia di consumare salite mozzafiato, appaganti discese, smaltendo solo i manicaretti della nonna e qualche pastiglia dei freni. A presto!

Potrete trovare ulteriori informazioni sull'evento sul sito dell'ATA-SI.

Veronica Soldati, Segretaria ATA della Svizzera italiana

Dati bistrattati?

USTRA Ticino non è capace di dare i numeri

I numeri servono a quantificare delle grandezze come la temperatura al mattino, il prezzo della benzina, il numero di automobili che transitano tra Mendrisio e Lugano. I numeri dovrebbero essere oggettivi e permetterci di ottenere delle conoscenze su un problema per poi trovare una soluzione. Saranno sempre i numeri che indicheranno se tale soluzione è corretta.

USTRA Ticino invece prende i numeri, li rimaneggia, li aggiusta con lo scopo di giustificare due interventi che hanno sollevato una grande opposizione nella popolazione del Mendrisiotto: la terza corsia dinamica tra Mendrisio e Lugano (POLUME) e la terza corsia tra Coldrerio e Balerna per creare un posteggio per i TIR.

Partiamo dal progetto POLUME. Nella presentazione del progetto alla popolazione, USTRA ha mostrato una bella torta che rappresentava le percentuali delle tipologie di traffico sull'autostrada a Maroggia: il 28% del traffico è di transito (proviene quindi dall'Italia) mentre il 72% ha origine locale (Mendrisiotto e Luganese). Secondo l'USTRA i dati mostrano chiaramente che la causa delle code non è quindi da attribuire al traffico frontaliero, ma al traffico che ha un'origine locale.

Abitando a Morbio e vedendo ogni mattino dal treno le code che si formano a Mendrisio, sorge qualche dubbio su questa conclusione e

mi chiedo come USTRA Ticino sia arrivata a queste percentuali.

Sono dunque andato a cercare i numeri che potevano servire a comprendere meglio quanto effettivamente succede. Nel 2018 il Cantone ha effettuato un censimento in tutti i valichi di confine raccogliendo diversi dati: il numero delle auto nelle diverse fasce orarie, il numero di persone per ogni auto, l'immatricolazione delle auto. Inoltre sono state intervistate 9600 persone chiedendo, tra l'altro, la destinazione e il motivo del viaggio. Da questi dati è possibile stimare qual è la percentuale delle auto entrate dai nostri valichi che percorrono il tratto da Mendrisio a Lugano: ebbene, più del 50% del traffico ha origine oltre frontiera.

Questo fatto è anche confermato dal Progetto relativo al limite di spesa 2024-2027 per il finanziamento dei progetti stradali nazionali del Dip. Federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione, documento addirittura redatto da USTRA.

Ma qual è la manipolazione dei dati effettuata da USTRA Ticino? Sembra che le entrate dai valichi secondari del Mendrisiotto siano state contate come traffico generato nel comparto locale e quindi assegnati al 72%.

Dai dati del censimento del 2018 si può inoltre prevedere che se l'occupazione delle auto passasse dal 1.14% persone per auto a 1.50, il traffico nei momenti di punta sarebbe ben

al di sotto della capacità dell'autostrada e non sarebbe necessaria la terza corsia dinamica, ma questo dato USTRA non lo ha utilizzato.

Veniamo ora al secondo progetto. Nella presentazione ai Municipi del Mendrisiotto l'USTRA ha giustificato la costruzione della terza corsia come posteggio per i TIR indicando che questi veicoli sono per la maggior parte legati al traffico merci Import-Export per e dalla Svizzera. Per suffragare questa affermazione, il direttore indica che solo l'8% del traffico pesante in Svizzera è di transito, mentre ben il 92% è interno oppure si muove tra la Svizzera e le nazioni vicine.

Anche in questo caso ci si chiede come USTRA Ticino abbia determinato questo dato. La risposta, ricevuta dal direttore, è emblematica e lascia molto perplessi: il dato ricevuto da Berna riguarda TUTTO il traffico pesante in Svizzera e USTRA Ticino lo applica anche al traffico attraverso le Alpi!

In questo caso ci viene in aiuto il Rapporto sul trasferimento del traffico della Confederazione (novembre 2019). Nel 2018 il traffico di transito corrispondeva al 46% dei 941 000 veicoli pesanti che attraversano le Alpi. Se si raggiungesse più celermente l'obiettivo dell'iniziativa delle Alpi, vale a dire il valore massimo di 650 000 veicoli pesanti all'anno, la terza corsia per i TIR sarebbe ancora necessaria? La risposta potrebbe essere negativa.

Sorge a questo punto una domanda: l'USTRA Ticino è capace di utilizzare i numeri in modo oggettivo oppure li stravolge, li manipola per giustificare i propri faraonici progetti? Da questi due esempi sembra che la seconda ipotesi sia quella corretta. Da parte di un Ufficio della Confederazione ci si aspetterebbe molta più professionalità, una conoscenza dei dati, un uso corretto dei numeri e una conoscenza dei documenti che la stessa USTRA pubblica. Ma forse la voglia di costruire nuove strade e scavare nuove gallerie è troppo forte e ha fatto dire ai numeri quello che USTRA Ticino voleva dicesero.

Comitato ATA della Svizzera italiana



L'USTRA in Ticino pare abbia già deciso la direzione da prendere.

© Unsplash - Ricardo Resende



Vuoi vendere una bici?

- Sistema la bici che vuoi vendere e portala al mercatino poco prima del suo inizio
- Dacci indicazioni sul prezzo e lascia un documento
- Gustati il mercatino
- Torna alla fine del mercatino a ritirare la tua bici o il tuo guadagno* (l'ATA terrà Fr. 20.– per ogni bici venduta)
- Attenzione: la tua bici dovrà essere in buone condizioni, e alla fine del mercatino dovrai ritirarla se rimane invenduta

Vuoi comperare una bici?

- Passa a curiosare tra le 10 e le 14, se trovi qualcosa che ti interessa potrai comperarla sul posto
- La vendita si effettua in contanti!

Tenete d'occhio il sito dell'ATA
www.ata.ch/mercatinobici

Per una mobilità più sostenibile **ata**

Assemblea sezionale ordinaria

dell'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana

Invito per i soci ATA e gli interessati: martedì 17 maggio 2022 presso LaFilanda di Mendrisio

18:30 Assemblea ATA

Sezione della Svizzera Italiana per la discussione del seguente ordine del giorno:

1. Apertura dei lavori
2. Relazione del presidente Bruno Storni
3. Discussione e approvazione dei conti 2021
4. Attività dell'Associazione
5. Eventuali e chiusura

19:30 Ricco aperitivo offerto con prodotti locali

20:30 Dibattito pubblico sul Polume

(Relatori ed ulteriori info verranno comunicati più avanti)

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, 6500 Bellinzona
 Tel. 076 443 02 63 (ma-gio, 10-16)
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: © aprile 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