

Passeggiate scolastiche un po' più sostenibili

## Ecotrip Challenge

Le gite scolastiche sono delle esperienze uniche per allievi e docenti. Molto spesso non è il luogo in sé ad essere ricordato ma piuttosto le emozioni legate a questo momento di condivisione. Anche la gita scolastica, come tutti i nostri viaggi, ha un impatto sul clima e sull'ambiente, per questo l'ATA invita a fare delle scelte consapevoli.



### Nuova entrata nel comitato

Sono Matteo Ruckstuhl, ho 21 anni e studio urbanistica all'università professionale di Rapperswil. La mia più grande passione è viaggiare in treno, ma da un po' di tempo anche in bicicletta. Inoltre, amo conoscere nuove persone e culture, la fotografia e il buon cibo. Mi sono avvicinato all'ATA perché sogno un mondo con strade meno intasate e città più a misura d'uomo, più verdi e con meno cemento.

L'Associazione traffico e ambiente propone per il quinto anno consecutivo l'Ecotrip Challenge, un concorso rivolto alle classi delle scuole superiori che premia gli allievi della classe che nel corso di un intero anno scolastico hanno viaggiato nel modo più ecologico possibile. Sono presi in considerazione, oltre alle gite scolastiche, tutti i viaggi fatti privatamente dagli allievi. Partecipando all'Ecotrip Challenge, gli studenti sperimentano in prima persona come i loro comportamenti di viaggio causano CO<sub>2</sub> e imparano a valutare, grazie a un calcolatore a cui accedono singolarmente, quale mezzo di trasporto è più ecologico. Alla fine dell'anno scolastico, le tre classi con le minori emissioni di CO<sub>2</sub> per alunno vinceranno fantastici premi per viaggi all'estero in treno.

Si tratta di un progetto molto interessante soprattutto per il Ticino, dove purtroppo si ricorre ancora troppo a mezzi di trasporto poco ecologici. Una nostra indagine svolta lo scorso anno presso le scuole superiori del Cantone, ha infatti confermato che ancora troppo spesso si utilizza l'autobus o addirittura l'aereo. La situazione è piuttosto variegata da un istituto scolastico all'altro, alcuni hanno delle direttive interne che vietano ad esempio l'uso dell'aereo, ma spesso è la volontà o la scarsa sensibilità di singoli docenti o di gruppi di allievi a far pendere l'ago della bilancia per una scelta più o meno consapevole. Anche l'argomento costi rientra spesso nelle valutazioni, anche se qualche volta non si considerano tutte le variabili in gioco; viaggiare su un treno notturno permette ad esempio di risparmiare una notte in albergo; oppure non si conoscono tutte le offerte di sconti proposte

dalle FFS (ad esempio la carta giornaliera friends giovani e altre offerte specifiche per le scuole).

Siccome siamo convinti che anche la scuola debba contribuire alla diffusione di una mentalità più rispettosa dell'ambiente e delle risorse, dando delle direttive chiare, abbiamo scritto alla Direttrice del DECS, Marina Carobbio Guscetti, per chiederle di incentivare l'uso del treno e vietare l'aereo per le passeggiate scolastiche. Siamo convinti che per raggiungere gli obiettivi di una gita scolastica e renderla così indimenticabile, non occorra per forza andare lontano.

Caroline Camponovo Berardi  
ATA della Svizzera italiana



Le iscrizioni all'Ecotrip Challenge per l'anno scolastico 2023/2024 sono aperte fino al 1° ottobre 2023. [www.ecotrip-challenge.ch](http://www.ecotrip-challenge.ch)



Uno dei 120 treni merci che giornalmente transitano in Ticino.

© Foto: ATA

Aumentare le tracce dedicate ai passeggeri invece che alle merci

## Calimero e la ferrovia

di Bruno Storni, Presidente ATA della Svizzera italiana

**Il recente incidente ferroviario nella Galleria di Base del Gottardo oltre agli ingentissimi danni all'infrastruttura e relativi costi per ripristinarla, per fortuna non ci sono state vittime, ha messo in evidenza diversi aspetti della struttura e della politica del trasporto ferroviario.**

Cominciamo con la questione della ridondanza: il fatto di avere mantenuto in esercizio la linea storica del 1870, oggi chiamata panoramica, ha dimostrato la sua validità. E pensare che meno di una decina d'anni fa, le FFS parlavano di chiusura o cessione ai Cantoni, era il tempo in cui sotto la guida dell'allora direttore Andreas Meyer si tagliava sistematicamente sui costi operativi. Forse ricordate l'operazione Railfit 2030, risparmi per 1 miliardo di franchi che come conseguenza hanno portato, 3 o 4 anni fa, alla carenza di macchinisti e materiale rotabile. Risparmio spinto da decisioni parlamentari per ridurre le spese della Confederazione.

L'incidente ha quindi confermato l'utilità della linea panoramica, non solo per servire i comuni sulla tratta, ma anche per essere utilizzata in caso di guasti al tunnel o ai convogli. Purtroppo non tutti i treni possono transitare perché le gallerie non hanno il profilo di 4 metri (quando è stata costruita non c'erano carri o carrozze così alti). Forse questo ragionamento andrebbe fatto anche per il caso Tram-Treno dove il Cantone vorrebbe smantellare la linea di collina Bioggio-Lugano Stazione.

Diretta conseguenza dell'incidente, direi danno collaterale, la sindrome di Calimero immediatamente esplosa quando le carcasse dei carri accavallati nel tunnel vibravano ancora. Immediati gli attacchi a FFS per i tempi troppo lunghi di ripristino, come pure le richieste di risarcimento ai viaggiatori che sarebbero dovuti stare in viaggio più a lungo e per l'economia cantonale, che non avrebbe più potuto lavorare senza le materie provenienti da nord, né tantomeno esportare la produzione.

Sappiamo che da subito il traffico passeggeri è stato dirottato sulla linea di montagna e che dopo qualche giorno di assestamento l'offerta di collegamenti passeggeri attraverso il Gottardo è ritornata pressoché la medesima di prima, con 3 collegamenti per direzione nelle ore di punta. Chiaro che impiegare un'ora in più è seccante, soprattutto per chi ha fatto delle scelte di vita che implicano uno spostamento continuo tra il sud e il nord delle Alpi.

Per quanto riguarda le merci, con la riapertura della canna est le FFS offrono al giorno 100 tracce merci in galleria, mentre 30 transitano sulla linea storica. In totale più della capacità effettivamente utilizzata finora che si attestava a 120 tracce giorno. Da notare che questo numero corrisponde a ad una crescita delle merci che transitano al Gottardo, che raggiungono quasi 20 mio di tonnellate, visto che una parte del traffico del Sempione/Lötschberg passa da noi. La ripartizione è passata da 50/50 al 70% sotto il Gottardo e 30% sotto il Sempione.

Continua sulla prossima pagina

### 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-gio, 9-12)  
[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: © settembre 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

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

**Calimero e la ferrovia**

Un argomento delicato che dovremo affrontare nell'ambito della discussione sulla ripartizione degli spazi tra treni passeggeri e merci. Attualmente al Gottardo sono riservate per i treni merci 260 tracce/giorno, 170 via Ceneri Lugano e 90 Via Gambarogno Luino, ma quelle utilizzate sono come detto sopra solo 120. Questa occupazione non lascia spazio ad un incremento della frequenza TILO nella galleria del Ceneri.

Il Consiglio Federale ha deciso il completamento del secondo binario nella Galleria di Base del Lötschberg (finora a due binari solo su un terzo della lunghezza), la capacità merci crescerà così dalle attuali 110 tracce a circa 200. Se poi consideriamo che il traffico merci non aumenta da diversi anni e che sia la politica climatica che l'obiettivo nr.12 Consumi e produzione sostenibili dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dovrebbero portare a una diminuzione dei consumi di merci e materiali e quindi dei trasporti, dobbiamo esigere che sui binari che attraversano il nostro Cantone (e la Svizzera) si aumenti lo spazio per i treni passeggeri. È questo l'impegno che ci attende.

Per concludere, segnalo che Calimero è arrabbiato anche con il Consigliere Federale Röstli perché il Consiglio Federale ha approvato la nuova Strategia Ferroviaria 2050 nella quale non c'è la tratta ad alta velocità tra Vezia e Chiasso, che alcune personalità cantonali vorrebbero per far passare più treni merci. Merci che come detto speriamo proprio non aumentino e se del caso aggirino il Cantone il più possibile, di alternative ce ne sono: il Lötschberg, il Brennero o il Frejus.

**Uno spunto per migliorare la quotidianità dei ciclisti****Olanda: come la bicicletta è diventata uno stile di vita**

**L'Olanda, conosciuta per i canali, i tulipani e le biciclette. Ma è sempre stato un paradiso per le 2 ruote? Non proprio: il suo successo è da ricondurre ad alcune scelte fatte con coraggio più o meno 50 anni fa. Un recente viaggio nei Paesi Bassi mi ha chiaramente mostrato che il ciclista è veramente preso sul serio da quelle parti e si cerca in ogni modo di soddisfare i suoi bisogni. Abituato alle lacunose infrastrutture ciclabili ticinesi, pedalare per le città olandesi mi ha fatto venire ancora più voglia di un cambiamento alle nostre latitudini.**

La storia urbanistica dell'Olanda è inizialmente simile alla nostra. Infatti, dopo la seconda guerra mondiale, con l'aumento del tenore di vita della popolazione, sempre più persone hanno potuto permettersi il lusso dell'automobile. Le biciclette, fino a quel momento largamente utilizzate dalla gente, furono considerate obsolete, e si cominciò a costruire nuove infrastrutture stradali. Le vecchie cittadine olandesi non erano progettate per assorbire la grande quantità di traffico in aumento, quindi vennero rimossi numerosi edifici storici e le poche piste ciclabili esistenti. Al loro posto strade e parcheggi. Nel 1971 il Paese ebbe un triste primato: il più alto numero di morti sulle strade in 1 anno, circa 3300, di cui più di 400 bambini sotto i 14 anni. Questa gran quantità di morti spinse il popolo olandese a scendere in strada per reclamare una migliore sicurezza stradale, soprattutto per la fascia più giovane della popolazione, ma anche meno caos per le strade

cittadine e meno inquinamento. Oltre alle proteste, anche la crisi petrolifera del 1973 contribuì a smuovere la politica, che decise di intervenire per diminuire la dipendenza dal petrolio. Vennero istituite domeniche senz'auto e introdotte le prime zone pedonali nei centri città. In questo modo si riscoprì la qualità di vita senz'auto.

**I primi interventi per i ciclisti**

Successivamente, il governo olandese, iniziò il processo per la creazione di piste ciclabili sicure: a Den Haag e Tilburg vennero progettate 2 piste ciclabili di prova, a doppio senso di marcia, larghe 3,5 metri, e separate fisicamente dalla carreggiata. I risultati furono così soddisfacenti, che si decise di procedere con nuovi progetti. Per incentivare la mobilità sulle 2 ruote, oltre a offrire delle piste ciclabili sempre più sicure e comode, con gli anni vennero adottate altre soluzioni: la più importante fu quella di non permettere più al traffico motorizzato privato di spostarsi facilmente da un lato all'altro delle città passando dal centro. Le auto dovevano perciò transitare su un anello esterno. La bicicletta, invece, ha sempre mantenuto il diritto di seguire la via più diretta e quindi il tempo di percorrenza in città risultava minore o simile.

**Un primato invidiabile**

In Svizzera, secondo i dati, circa il 5% della popolazione si muove in bicicletta. In Olanda coloro che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti quotidiani sono ben il 27%. Ma come è stato possibile raggiungere obiettivi

così ambiziosi? Sicuramente la morfologia del territorio ha aiutato (anche se il vento quando soffia contrario non scherza), ma gli interventi urbanistici hanno fatto il resto. Prima di tutto, come scritto sopra, è stato messo l'accento sui centri cittadini. Sempre, per recarsi dalle periferie al centro, spostarsi in bici è il metodo più comodo ed efficiente. Sono garantiti percorsi diretti, senza deviazioni inutili, la rete ciclabile è pratica e soprattutto sicura per tutti gli utenti della strada, perciò anche per i bambini e gli anziani. Per rendere ancora più attraente l'uso della bicicletta, è stato necessario separare, soprattutto sulle strade più trafficate, le biciclette dal resto del traffico. Preferibilmente facendo passare le reti ciclabili accanto alle strade esistenti, per avere un percorso più diretto possibile. Le intersezioni vengono inoltre rese più sicure e comode creando, dove possibile, ponti o sottopassaggi per aggirare le strade importanti. Inoltre, spesso è accordata la precedenza ai ciclisti, per evitare la fatica di doverli far fermare e poi ripartire.

**La strada con precedenza alle biciclette**

Per rendere chiaro che un sedime è riservato per o principalmente alle biciclette, la pavimentazione viene colorata di rosso. Dove possibile, se lo spazio lo permette, viene progettata una pista ciclabile bidirezionale, larga 3,5 metri o più, completamente separata dal traffico stradale. Se lo spazio non lo permette, sono previste corsie ciclabili, anch'esse pavimentate di rosso, accanto alla corsia stradale. Inoltre, nei quartieri o nelle strade dove la quantità di auto non è sufficiente da rendere necessaria una pista ciclabile parallela, è stato introdotto un nuovo concetto, ossia la «Fietsstraat», la strada per biciclette. In queste strade, è chiara la precedenza dei ciclisti ed è espressamente segnalata tramite cartelli e marcature sul manto stradale, che indicano che l'auto si trova come «ospite» sulla corsia riservata alle bici (auto te gast). Inoltre, a dipendenza della quantità di traffico ad un'intersezione, viene determinata la soluzione ideale, ossia se è più adatto un semaforo, una rotonda o un sistema a precedenza. I sistemi semaforici sono stati ottimizzati per essere confortevoli anche per le bici: dispongono di sensori che riconoscono



Nuovo parcheggio Amsterdam Centraal.

© Foto: ATA

l'arrivo del ciclista in anticipo, così da non dover premere alcun pulsante, e di un sistema luminoso che mostra il tempo mancante prima che diventi verde. Sono state ottimizzate anche le rotonde, le quali hanno una corsia ciclabile esterna, separata dalla carreggiata e, soprattutto nelle aree urbane, i ciclisti hanno la precedenza rispetto alle auto, con un notevole aumento della comodità (la pista ciclabile è traslata di 5 metri rispetto alla rotonda, così che le auto si possano fermare per dare la precedenza ai ciclisti).

**Enormi parcheggi**

A causa dei molti ciclisti, anche il parcheggio ha dovuto essere regolarizzato, sono stati creati posteggi dedicati e delimitati anche aree nelle quali non è possibile lasciare il proprio mezzo. Anche in questo ambito, i buoni esempi da citare sono innumerevoli. Degno di nota è sicuramente il nuovo parcheggio della stazione di Utrecht, che offre posto per 12500 biciclette, ottenendo il primato di parcheggio più grande al mondo. Questa infrastruttura su 3 piani, dispone di posti al coperto gratuiti per le prime 24 ore. Oltre al parcheggio è stato integrato nel complesso un negozio di vendita e riparazione di bici e il sistema di Bike sharing nazionale, le OV-Fiets, bici disponibili in tutto il paese che possono venire noleggiate a prezzi

vantaggiosi con la OV-Chipkaart, una tessera simile al nostro Swisspass. All'inizio di quest'anno è stato inaugurato un nuovo parcheggio ad Amsterdam: offre posto per 7000 biciclette, ed è stato costruito sott'acqua, proprio di fronte alla stazione centrale. Anche qui si trovano le OV-Fiets, e come il parcheggio ad Utrecht, è sorvegliato all'ingresso, così da minimizzare il rischio di furti.

Matteo Ruckstuhl

ATA della Svizzera italiana

**Opinione personale**

Oltre a ottime infrastrutture, quasi sempre separate dal traffico, il grande valore aggiunto di un tragitto in bici in Olanda, è il fatto di non doversi quasi mai fermare (se non a intersezioni molto importanti). Questo permette di spostarsi più velocemente, facendo meno fatica e in modo più sicuro. Inoltre, ho notato una grande comprensione da parte della popolazione, anche dagli automobilisti in primis: in alcuni incroci, malgrado l'auto avesse la precedenza, sono comunque stato lasciato passare, per evitarmi la fatica di dover frenare e ripartire. Si vede proprio che le persone sono abituate ad essere anche ciclisti e quindi ne comprendono i problemi. mr



Strada con precedenza alle biciclette (Fietsstraat – Utrecht).

© Foto: ATA