

ATA | BOLLETTINO



Un momento della manifestazione di Melano, lo striscione parla chiaro.

© Foto: Dario Duranti

Non sarà l'ampliamento dell'autostrada a risolvere i problemi viari

NO PoLuMe: manifestazione riuscita!

Sono molte le persone di tutte le età che hanno accolto l'appello di ATA, di altre associazioni e gruppi politici a partecipare alla manifestazione del 17 settembre contro il PoLuMe. Oltre 600 partecipanti hanno raggiunto Melano per sostenere l'opposizione al potenziamento della A2 tra Mendrisio e Lugano.

Una cosa è chiara, contrariamente a quanto sostiene il DATEC per voce della sua responsabile Simonetta Sommaruga, non sarà possibile realizzare il PoLuMe e al contempo «soddisfare anche le più attuali esigenze della nostra società in ambito paesaggistico, ambientale e di salvaguardia della salute della popolazione». L'ha detto forte e chiaro, a un pubblico più che motivato, chi è intervenuto dal palco per ricordare che:

- molti abitanti del Mendrisiotto, una delle regioni più inquinate e trafficate del Paese, sono contrari al progetto, così come numerosi

Consigli comunali della regione e come il Municipio di Mendrisio, molto critico sul PoLuMe;

- non è più il momento di realizzare nuove strade che non fanno che causare più traffico: occorre opporsi alla logora logica di USTRA, che per smaltire il traffico della mattina verso Lugano e della sera nel Mendrisiotto, intende costruire un nuovo svincolo a Grancia e avrebbe voluto completare la superstrada Stabio-Gaggiolo, un progetto opportunamente stralciato dalla Confederazione;
- il territorio del Mendrisiotto (comprese le rive dei laghi) nei decenni scorsi è stato cementificato in modo sconsiderato: zone industriali disordinate, comparti commerciali grandi attrattori di traffico, aree residenziali diffuse, un tracciato autostradale oggi messo in discussione; il PoLuMe sarebbe un errore in più!
- i cantieri, in un territorio esiguo, durereb-

bero una decina d'anni con disagi enormi e con misure successive di accompagnamento del tutto insufficienti!

- gli obiettivi dell'Iniziativa delle Alpi non sono ancora raggiunti per quanto riguarda il trasferimento delle merci e il raddoppio del tunnel del San Gottardo non farà che portare più auto in transito nel Mendrisiotto: chi è tanto ingenuo da credere che le colonne di 10/15 km rimarranno ferme a Göschenen?!
- secondo i dati pubblicati dall'Ufficio federale dell'ambiente, nel 2019 il traffico ha provocato danni al clima e all'ambiente per un totale di 6 miliardi di franchi. Tra questi anche i danni alle foreste e alla biodiversità. I costi esterni per danni alla salute si attestano a 5,2 miliardi di franchi all'anno, a cui vanno aggiunti ulteriori costi dovuti ad esempio ai danni agli edifici. La battaglia è solo all'inizio!

Comitato ATA della Svizzera italiana

Editoriale

I giovani, il nostro futuro

Care lettrici, cari lettori, vorremmo dedicare questo editoriale ai giovani, che forse più di altri hanno sofferto in questi ultimi anni delle restrizioni dovute alla pandemia e che si trovano a vivere un presente che dal profilo ambientale e sociale è tutt'altro che roseo. Giovani che ci piacerebbe avvicinare di più alle nostre attività perché siamo certi del loro potenziale, delle loro capacità, della loro spinta ideale, non ancora «limata» dagli obblighi e dalle vicissitudini della vita. Per far questo, cercheremo di essere in futuro più presenti sui «social» dove speriamo di riuscire a trovarli e interessarli ai nostri progetti. È un luogo comune ma è pur vero che sono il nostro futuro e la nostra continuità. E allora cominciamo ringraziandone tre, che hanno recentemente collaborato con noi. Una buona parte del successo della manifestazione contro il PoLuMe, di cui avete letto in apertura dell'ATA Bollettino, lo dobbiamo a Nara, una giovane attivista che ha organizzato in modo encomiabile l'evento, coinvolgendo persone ed associazioni e collaborando con chi era già attivo sul territorio. Un grande grazie anche a Matteo che ha risposto con entusiasmo alla nostra sollecitazione e, grazie alle sue competenze in materia, ha scritto un articolo sui treni a lunga percorrenza che speriamo vi invoglierà a visitare qualche città europea durante questo inverno. Ed infine il GRAZIE più grande lo vogliamo dire a Veronica che dopo due anni ha terminato il suo lavoro di responsabile del segretariato ATA per seguire nuove sfide lavorative e personali. Veronica ci ha contagiati con la sua energia e fin da subito ha saputo lavorare nel modo migliore con i membri di Comitato e con le colleghe e i colleghi della sede centrale a Berna. A lei dobbiamo molti eventi organizzati recentemente sul territorio che cercheremo di riproporre anche negli anni a venire. Avremmo voluto poter lavorare più a lungo con lei e le facciamo gli auguri per un futuro ricco di soddisfazioni. Care/Cari giovani ci farebbe piacere unire il vostro entusiasmo e le vostre capacità alle nostre esperienze e conoscenze.

Comitato ATA della Svizzera italiana

Viaggiare in Europa

Il timido ritorno dei treni notte

Arrivare in stazione in serata, stanchi della giornata, gustarsi una bella doccia calda prima di andare a dormire, osservare il paesaggio scorrere mentre il sonno prende il sopravvento e ritrovarsi la mattina dopo, davanti ad una bella colazione, da un'altra parte d'Europa. Questo è possibile con il treno notturno. Niente stress del check-in, del bagaglio della dimensione giusta e delle attese in fila. Da un paio d'anni a questa parte, i treni notturni, che negli scorsi 20 anni hanno subito tagli su tagli, stanno conoscendo un aumento dei viaggiatori in tutta Europa. Una delle spiegazioni è legata alla consapevolezza ecologica. Infatti, un viaggio con il treno, notturno o meno, emette nettamente meno CO₂ rispetto allo stesso spostamento compiuto in macchina o in aereo. Rimangono però dei problemi da risolvere.

La Svizzera, o meglio la Svizzera centrale, dopo l'Austria è il Paese meglio collegato con la rete di treni notturni in Europa. Le FFS collaborano con le ferrovie austriache ÖBB con il marchio «Nightjet», e offrono collegamenti da Zurigo in direzione di Berlino, Amburgo, Amsterdam, Vienna e Graz. Oltre

ai collegamenti citati, vi sono alcuni altri partner, che offrono collegamenti EN (Euronight) per Praga, Budapest e Lubiana/Zagabria. Inoltre, per i viaggiatori ticinesi è possibile raggiungere comodamente altre mete in Italia partendo da Milano. Il viaggio in treno notte è possibile in diverse categorie, nelle quali varia anche il prezzo: si può prenotare un semplice posto a sedere, con una tariffa che parte da poche decine di franchi oppure, con un supplemento, si può ottenere un posto con cuccetta, con una piccola colazione compresa nel biglietto, oppure ancora, per un viaggio ancora più comodo, si può optare per il vagone letto con bagno in camera, letto con comodo materasso e colazione à la carte inclusa.

Poca lungimiranza in passato

Un motivo di rammarico per gli ambientalisti e per i viaggiatori è che vi sono poche linee, che il materiale rotabile è vecchio e che i treni sono spesso pieni. Il problema è da attribuire alla grande carenza di vagoni. Negli scorsi anni, sono infatti stati tagliati numerosi collegamenti reputati antieconomici, e non si è investito in nuovo materiale rotabile. L'unica nazione che ha perseverato è stata



Il moderno treno notturno Nightjet.

© ÖBB - Foto: Harald Eisenberger

l'Austria, la quale ha acquistato dalla tedesca DB numerose cuccette e vagoni letto non più in utilizzo. I vagoni letto più recenti in uso al momento risalgono al 2005/2006, mentre le cuccette più vecchie datano degli anni '60, e verranno presto sostituite. Le più recenti, invece, sono state rinnovate proprio lo scorso anno. Dal punto di vista di un ecologista, sarebbe bello poter contare a breve su più posti e più linee di treni notturni, ma data la difficoltà nel trovare del materiale rotabile adeguato, e i problemi di finanziamento, le aziende faticano ad offrire nuove linee. Le FFS hanno avviato dal dicembre 2021 un nuovo collegamento per Amsterdam: per avere il materiale rotabile necessario sono stati noleggiati da RDC Deutschland dei vagoni letto e cuccette, con parecchi anni sulle spalle, in mancanza di alternative. Questa problematica non interessa solamente la Svizzera, ma tutta l'Europa. Per questo motivo anche startup private, come la belga/olandese «European Sleeper» faticano a trovare carrozze per offrire nuove tratte.

Nuove composizioni

Per far fronte alla carenza di materiale e sostituire le carrozze più vecchie, le ferrovie austriache ÖBB, che gestiscono anche parte delle linee svizzere, hanno ordinato da Siemens ben 33 nuove composizioni da sette carrozze. Il primo treno è stato presentato a inizio settembre, e sarà in circolazione a partire dal 2023, inizialmente sulle tratte da Monaco e Vienna verso l'Italia (per soddisfare le nuove normative antincendio), in seguito verso altre linee. Una novità sarà il nuovo concetto chiamato «Minisuites», ossia delle capsule hotel, così da non dover condividere una cabina con altri viaggiatori.

Redditività e complicazioni tecniche

Un altro problema della gestione dei treni notturni, è che non sono redditizi tutto l'anno: circolano infatti pieni durante alcuni mesi, mentre in altri periodi c'è poca richiesta. Le FFS contavano, per lo sviluppo della rete, di poter accedere al fondo per il clima, che

avrebbe dovuto essere istituito con la Legge sul CO₂, purtroppo bocciata dal popolo il 13 giugno 2021. Non vanno poi dimenticate le complicazioni di natura tecnico/burocratica: ogni Stato europeo ha le sue regolamentazioni, tensioni di rete diverse, siti di acquisto dei biglietti e personale differenti; perciò, la gestione di un treno notturno internazionale è particolarmente complessa.

Prezzi e riservazione dei biglietti

Malgrado l'impegno profuso dalle aziende – anche se a mio avviso si potrebbe fare di più, per rendere il treno notturno veramente attrattivo rispetto al traffico privato e aereo –, bisognerebbe cambiare qualcosa: è difficile trovare i biglietti, siccome non esiste un portale di acquisto europeo, i prezzi sono spesso parecchio elevati e la quantità di linee offerte, seppure in aumento, non rispecchia minimamente la varietà e vastità del servizio offerto dalle compagnie aeree. Il problema dei prezzi è legato al fatto che il traffico aereo in Europa è esentato dal pagamento della tassa sul valore aggiunto IVA, mentre il traffico ferroviario, a dipendenza della nazione, la deve pagare. Oltre a questo, le compagnie aeree non sono chiamate (almeno per il momento) a pagare il dazio sul cherosene e ciò permette loro di offrire biglietti a prezzi stracciati.

Eperienza unica

Malgrado tutte le problematiche elencate, sono convinto che un treno notturno non sia solamente un mezzo di trasporto per spostarsi da A a B, ma un'esperienza fuori dal tempo, che lascia da parte lo stress e permette di pregustare lentamente l'arrivo a destinazione. Nel mondo frenetico odierno, si ha la possibilità di rallentare, di leggere un libro, lasciare correre i pensieri oppure, semplicemente, assaporare la vista che scorre fuori dal finestrino.

Matteo Ruckstuhl

Consigli di viaggio

Un confortevole vagone letto.



© ÖBB – Foto: Harald Eisenberger

Milano – Palermo:

Si tratta di uno dei viaggi notturni più lunghi in Europa. Il treno è operato da Trenitalia, la particolarità della tratta è il carico del treno su un traghetto tra Villa San Giovanni e Messina per passare dalla penisola all'isola. Ho fatto questo viaggio di circa 17 ore 2 volte e per me è stato un momento di pace, sdraiato sul mio letto a guardare il paesaggio cambiare tra mare, montagne e pianure (cfr. www.trenitalia.com).

Zurigo/Basilea – Amsterdam:

Si tratta della linea più recente delle FFS. Si parte da Zurigo o Basilea in serata, e la mattina ci si sveglia con la vista su canali e campi di tulipani. Consiglio di eseguire un «upgrade» al vagone letto, siccome le cuccette cominciano a risentire dell'età, inoltre dalle cabine si sente il rumore dei freni durante la notte (cfr. www.nightjet.com / www.sbb.ch).

Villach (Austria) – Edirne (Turchia):

Non ho mai preso questo treno, però è nella mia lista dei «to-do». Si tratta di un treno stagionale, che in circa 40 ore collega l'Austria con la Turchia, con la possibilità di trasportare auto o moto. Il treno attraversa Slovenia, Croazia, Serbia e Bulgaria, arrivando infine in Turchia (cfr. www.optimatours.de).

Rapporto sullo stato dei Programmi di ampliamento per l'infrastruttura ferroviaria

Prospettiva FERROVIA 2050

Da qualche decennio stiamo potenziando più o meno regolarmente la rete ferroviaria svizzera. Perfino in Ticino, dopo più di un secolo di nulla di fatto, negli ultimi anni abbiamo assistito ad un risveglio, prima con la Mendrisio Varese, un'antica proposta dell'ATA finalmente realizzata, poi con le Gallerie di base del Gottardo e del Ceneri. Il finanziamento delle nuove infrastrutture ferroviarie avviene tramite il Fondo per l'Infrastruttura Ferroviaria, da 5 miliardi all'anno, frutto dell'Iniziativa per il Trasporto Pubblico dell'ATA del 2010.

Dal 2015 grazie al Fondo si implementa il Programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) con finora due fasi di espansione, 2025 e 2035.

Fasi di espansione proposte dal Consiglio Federale in risposta alle richieste delle regioni, che dopo consultazione sono passate alle Camere per approvazione nella forma di Risoluzioni federali che prevedono anche i necessari crediti d'impegno. L'ultimo (STEP 2035) nel 2019, da 12,8 miliardi, comprendeva anche il TramTreno nel Luganese.

Ogni quattro anni Il Consiglio Federale informa, tramite un rapporto, sullo stato del Programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e sulle fasi di espansione. Nel mese di giugno il Consiglio Federale ha messo in consultazione il Rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento per l'infrastruttura ferroviaria, con modifiche ai decreti federali, nel quale ha aggiornato i piani a lungo termine definiti Prospettiva ferroviaria 2050.

Di principio, nelle prospettive il Consiglio

Federale vuole impostare le prossime fasi di espansione su basi aggiornate (tenendo conto di quanto già realizzato) e includere importanti sviluppi, quali la politica climatica e la strategia energetica.

Il Consiglio Federale ha per obiettivo quello di migliorare la ripartizione modale a favore del trasporto ferroviario, ma il risultato sembra piuttosto modesto, infatti, l'aumento della quota del trasporto ferroviario nel traffico passeggeri è di soli 3 punti percentuali, e si attesta al 24%! Poco, sicuramente non sufficiente per decongestionare le strade né tanto meno per raggiungere gli obiettivi climatici di Parigi; cosa che ammette persino il Consiglio Federale nel rapporto.

A rallentare il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria è un fenomeno che finora non era stato considerato: se da una parte abbiamo più mezzi finanziari a disposizione, sia per il nuovo che per la manutenzione sulla quale si era a lungo risparmiato, dall'altra i sempre più numerosi cantieri su una rete ferroviaria con un traffico al limite della saturazione, creano grandi problemi all'esercizio. Leggasi ritardi, sospensioni e riduzioni del servizio, come abbiamo conosciuto in Ticino fino a pochi anni fa per la realizzazione del corridoio 4 metri e per chi viaggiava da e per Zurigo la chiusura della tratta Arth-Goldau – Zugo.

Occorre adesso una nuova valutazione per poter decidere e ripianificare i progetti di costruzione. Il «limite di cantieri ragionevoli» sulla rete ferroviaria, citato nel rapporto, si basa principalmente sulla valutazione delle FFS, che comprensibilmente si concentra sull'esercizio.

Altro importante punto che emerge dal rapporto sono le modifiche e i relativi maggiori costi di diversi progetti votati dalle Camere nel 2019 (PROSSIF 2035). La seconda canna al Lötschberg, la galleria Zimmerberg 2, la stazione Stadelhofen, il tunnel di Brütten tra Winterthur e Zurigo hanno fatto lievitare i costi di 980 mio e creano ritardi di esecuzione. Questi cambiamenti sono stati presentati senza la paura che il Palamento bocci le modifiche, non si capisce quindi perché quando chiediamo di modificare il progetto TramTreno per mantenere la linea di collina (proposta che potrebbe anche non aumentare del tutto i costi votati in STEP2035) il Dipartimento del Territorio ci minaccia dicendo che poi il Parlamento lo boccherà e il Ticino perderà i sussidi. Questo non è vero, anzi, per i maggior costi delle varie modifiche citate, ci sono già dei Decreti Federali che andranno alle Camere fra pochi mesi.

Bruno Storni, Presidente
ATA della Svizzera italiana



Cambio di orario
l'11.12.2022

L'orario del trasporto pubblico ideale per pianificare il vostro viaggio in treno, barca o funivia.

Pubblicato di nuovo in formato A5.
Ulteriori informazioni
– orario@ata.ch
– tel. 031 328 58 58 o ata.ch/orario

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 (lu-ve, 15-18)
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: © novembre 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:** Caroline Camponovo Berardi. **Grafica:** Corporate Design ATA. **Stampa, invio:** AVD Goldach AG, Goldach. **Carta:** 100% riciclata. **Tiratura:** 1500 esemplari