

ATA | BOLLETTINO



Nelle ore di punta, fra Lugano e Mendrisio si formano spesso delle colonne in autostrada. Nell'ambito del programma di «eliminazione dei problemi di capacità delle strade nazionali» dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) vi si vuole porre rimedio con una parziale terza corsia autostradale.

Il Mendrisiotto e la terza corsia

Per il Mendrisiotto un aumento della capacità stradale, che generalmente corrisponde a un aumento del traffico, non è ovviamente desiderabile. Tuttavia, l'analisi dei tracciati, recentemente pubblicata, contiene anche una gradita novità: l'aggiramento di Bissone in galleria, che libererebbe il comune sul Ceresio dall'abbraccio nefasto dell'autostrada.

Durante l'Assemblea annuale dell'ATA della Svizzera italiana lo scorso 17 maggio a

Mendrisio, ho avuto l'occasione di accennare brevemente questo tema col Presidente della Commissione intercomunale dei trasporti del Mendrisiotto Mauro Carobbio. A suo dire, il progetto di galleria, che va oltre il comprensorio di Bissone, permetterebbe di riconvertire l'attuale tracciato autostradale in strada cantonale, liberando la litoranea per altri scopi. Tuttavia, sembra che Berna non sia attualmente disposta a finanziare l'opera che, rispetto a varianti meno impegnative,

comporta un costo supplementare di 300 milioni di franchi.

Il documento con l'analisi delle varianti è disponibile su internet al sito dell'USTRA*. Per il Ticino: SIN Objekt 6. Sotto «Eliminazione dei problemi di capacità delle strade nazionali» c'è Lugano-Mendrisio. Alla fine

*<https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/engpassbeseitigung/lugano---mendrisio.html>

Assemblea annuale 2017 dell'ATA Associazione traffico e ambiente, sezione della Svizzera italiana

Relazione del Presidente

Gentili signore, Egregi signori
Care amiche, Cari amici

Vi porgo il benvenuto all'Assemblea sezionale ordinaria 2017 dell'ATA Associazione traffico e ambiente. Sono passati solo 6 mesi dall'ultima Assemblea, che è slittata a dicembre a causa dell'impegno dovuto alle diverse votazioni federali e cantonali. È però stata anche l'occasione di dibattere sulle priorità ticinesi per l'Alptransit con il Consigliere di Stato Claudio Zali, i professori Remigio Ratti e Gian Paolo Torricelli e il Sindaco di Bellinzona Mario Branda. In occasione di quell'Assemblea sono anche stato eletto Presidente della Sezione della Svizzera italiana dell'ATA, come successore di Caroline Camponovo Berardi, che ne ha retto le sorti per sette anni.

Non ripercorrerò in questa relazione presidenziale tutto ciò che è stato fatto l'anno

Fine della pagina precedente

del testo → documentazione → c'è il «rapporto di sintesi» da scaricare. Sulla cartina di riferimento delle varianti, quella prescelta prevede l'aggiramento di Bissone (e più) in galleria.

Come ATA, ovviamente, non vogliamo un aumento della capacità stradale e un conseguente aumento del traffico – e sembra che anche la Commissione dei trasporti del Mendrisiotto sia comprensibilmente su questa linea. Avremmo anche volentieri discusso lo stato attuale del progetto con i rappresentanti dell'USTRA in occasione dell'Assemblea ATA-SI 2017 a Mendrisio, ma hanno declinato la nostra richiesta. Sul tema torneremo, poiché riteniamo sia di pubblico interesse per tutto il Sottoceneri. Comunque, a mio personale avviso, il Ticino deve sostenere l'aggiramento di Bissone in galleria, già solo per motivi paesaggistici, liberando così un bel borgo lacustre dal mortale abbraccio autostradale, uno dei peccati imperdonabili della costruzione dell'A2 in Ticino. E dovesse anche essere che il Cantone anticipa l'investimento, se Berna proprio non ci sente. L'hanno fatto altri Cantoni in altri casi.

Werner Heger
Segretario ATA per la Svizzera italiana

scorso, poiché figura già nella relazione del 6 dicembre scorso. In breve: l'ATA è stata parecchio sollecitata da campagne di votazione. Ne ha un po' sofferto il ruolo propositivo dell'organizzazione, che ha comunque preso posizione sui programmi d'agglomerato di terza generazione. Dopo questa Assemblea, torniamo sull'argomento con una conferenza sul programma d'agglomerato di terza generazione del Mendrisiotto, presentato dal Presidente della Commissione intercomunale dei trasporti, Mauro Carobbio e il suo collaboratore ing. Mattia Varisco.

Nei mesi trascorsi il Comitato dell'ATA-SI è stato molto attivo, si è riunito regolarmente con ritmo mensile ed è rimasto in costante contatto tramite e-mail. Fra i temi affrontati recentemente v'è la pianificazione del comparto Pian Scairolo a sud di Lugano, che è in contrasto sia col Piano direttore cantonale sia con la legislazione superiore. Aumenterebbero massicciamente le superfici utili, senza reale compensazione. Anche il traffico stradale crescerebbe ulteriormente, così come i posteggi, mentre il trasporto pubblico nella zona raggiunge un misero 4%. Insieme ai Cittadini per il territorio, l'ATA ha quindi interposto un ricorso al Consiglio di Stato contro questa proposta pianificatoria.

Prima delle elezioni per la nuova, grande Bellinzona del 2 aprile scorso, abbiamo distribuito alle Candidate e ai Candidati un questionario sulla mobilità, in particolare quella cosiddetta lenta. Con 67 formulari rientrati v'è stata una buona rispondenza e, se le promesse saranno mantenute, i pedoni e i ciclisti avranno qualche vantaggio in più. In genere, infatti, la mobilità lenta è considerata positivamente in tutto l'arco politico, anche se a destra non mancano i fautori di nuove strade, semisvincoli e posteggi. Veglieremo affinché le promesse siano mantenute.

Con la collaborazione di numerose Socie e Soci abbiamo raccolto anche molte proposte e critiche sugli attuali orari dei trasporti pubblici (bus e ferrovie). Il Segretariato è al lavoro per compilarle e razionalizzarle. Presto ci rivolgeremo alle varie aziende di trasporto, sollecitandole sui temi emersi. Per inciso qui va ricordato anche il nostro sostegno alla petizione contro la soppressione dei treni serali da/per Domodossola della Centovallina, che hanno penalizzato pendolari e studenti, in particolare nel week-end.

Siamo anche presenti nella Commissione cantonale strade sicure, che si occupa di sensibilizzare e sostenere progetti legati alla sicurezza stradale, come pure della formazione e della promozione di una guida più sicura e prudente. Inoltre, sostiene campagne di prevenzione e promuove l'educazione stradale.

Fra le altre cose che «bollono in pentola» abbiamo la traduzione di un opuscolo che confronta vantaggi e svantaggi degli scooter rispetto alle bici elettriche. L'abbiamo ripreso dalla Sezione ATA di Ginevra e lo pubblicheremo nel corso dell'anno. Stiamo anche valutando la possibilità di un nostro spot pubblicitario televisivo, poiché dobbiamo intensificare i nostri sforzi di marketing. Infatti, il numero delle Socie e dei Soci della nostra Sezione è purtroppo nuovamente sceso l'anno scorso. È un trend che abbiamo anche a livello nazionale, ma non fa certo piacere. La nostra attività è possibile solo grazie al sostegno dei nostri membri.

Infine, ricordo il nostro intervento presso i Consiglieri di Stato Zali e Gobbi contro il rally nel Mendrisiotto, proprio in un periodo dove di solito i tassi d'ozono sono già alti. Insieme a Pro natura abbiamo fatto notare che la prova è in contrasto con il Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto.

Con Caterina Bassoli abbiamo una nuova coordinatrice Pedibus in Ticino, quale succeditrice di Tina Biasci. Si occupa dei programmi di mobilità scolastica e, in particolare, appunto dell'accompagnamento a piedi degli scolari sul percorso casa-scuola. I corsi per anziani, infine, proseguono anche quest'anno (Bellinzona, Lugano, Locarno e dall'anno scorso anche Mendrisio), in collaborazione con le aziende di trasporto e le polizie locali. Sono incentrati sulla mobilità degli anziani e l'uso degli automatici dei biglietti.

Bruno Storni,
Presidente
ATA-SI



© Peter Pfister

Microcensimento 2015 mobilità e trasporti

Gli abitanti delle città passano dall'auto ai trasporti pubblici

Il microcensimento mobilità e trasporti 2015, pubblicato recentemente, dimostra che sempre più persone in Svizzera utilizzano i trasporti pubblici nelle città, abbandonando l'auto. La tendenza non ha tuttavia ancora raggiunto il Ticino. Per sostenere questo trend vi è bisogno di maggiori investimenti nei trasporti pubblici e per le infrastrutture destinate alle biciclette e ai pedoni, così come una maggiore digitalizzazione del traffico.

Il microcensimento 2015 mobilità e trasporti mostra che in Svizzera l'auto gode sempre del favore della popolazione. In particolare nelle regioni di campagna e in Ticino, le Svizzere e gli Svizzeri preferiscono spesso al ricorrere all'automobile. Al contrario nei maggiori agglomerati urbani si assiste a un'inversione di tendenza. La percentuale d'utilizzo dei trasporti pubblici è passata dal 25% del 2010 al 28% del 2015. L'utilizzo della bicicletta e della mobilità dolce è rimasto stabile al 10% durante lo stesso periodo: maggiori investimenti sono necessari nelle infra-

strutture per queste tipologie di mobilità. Da notare che il numero di biciclette elettriche è in aumento e quasi il 10% dei nuclei familiari svizzeri ne possiede una. Questa forma di mobilità offre la possibilità ai pendolari di percorrere distanze più lunghe, rinunciando così all'utilizzo dell'automobile.

Il tasso d'occupazione delle automobili è sceso leggermente rispetto al 2010, passando da 1,6 a 1,56 persone per veicolo. Questa è una cattiva notizia per l'ambiente. Le possibilità offerte dalla digitalizzazione, come il carpooling o il carsharing, devono essere svi-

luppate e sostenute per meglio utilizzare la capacità all'interno del veicolo. In fondo è insensato spostare un migliaio e passa di chili di materiale per trasportare una sola persona – o due nel migliore dei casi, per non deludere la statistica. Senza nemmeno parlare dello spazio occupato, più o meno 2,5 e 4,8 metri col veicolo fermo, in moto bisogna aggiungere la distanza di sicurezza dagli altri veicoli, dipendente dalla velocità. Non è molto efficiente, anche se non ce ne accorgiamo più.

A chi appartiene la strada?

Non di meno, l'automobile avrà anche in futuro un ruolo importante da giocare nella nostra mobilità. Per l'ATA due punti sono importanti: per prima cosa la strada non deve appartenere esclusivamente all'automobile. Inoltre vi è un impellente bisogno di sostituire la propulsione fossile (benzina, diesel, ecc.) con l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili o altre forme di propulsione come il biogas o l'idrogeno.

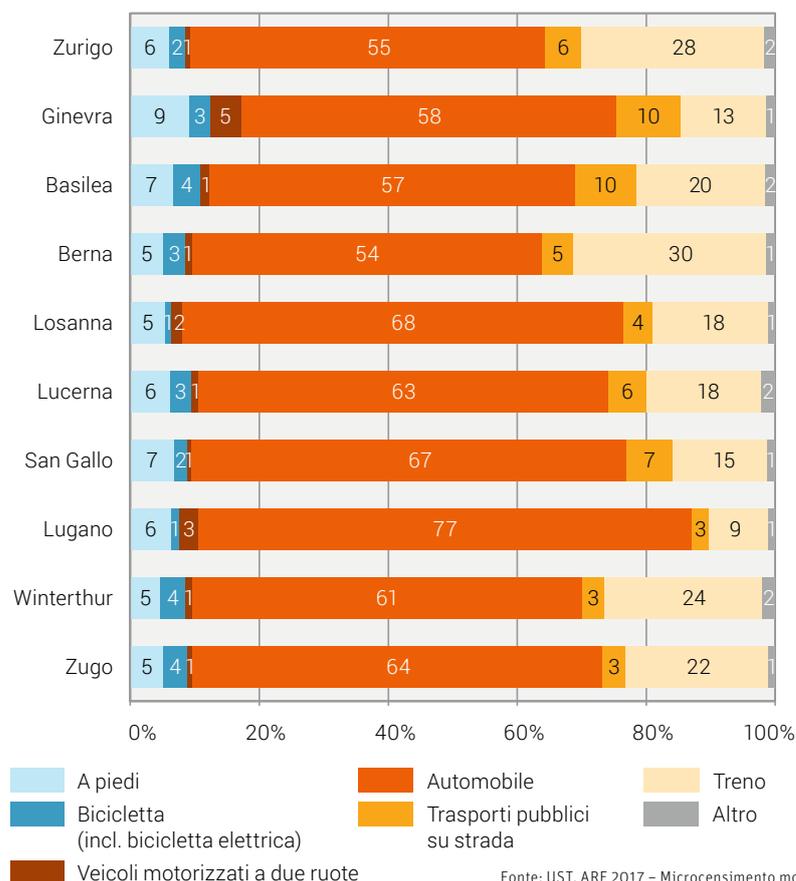
In Svizzera, lo spazio a disposizione per ciclisti e pedoni è insufficiente. Le cifre pubblicate dall'Ufficio federale di statistica lo dimostrano. Non è una sorpresa, poiché in Svizzera si investe pochissimo nelle infrastrutture destinate alle biciclette. Al contrario, in molti altri Paesi è da tempo che una politica proattiva ha permesso d'ottenere risultati sorprendenti. Per esempio, dopo aver massicciamente investito in nuove piste ciclabili, a Copenaghen già oggi più della metà dei pendolari utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto.

La mobilità del futuro: durevole e condivisa

Scegliendo oggi quanto e come investire nelle infrastrutture, influenziamo la mobilità del futuro: L'ATA è dell'avviso che bisogna far prova di più coraggio e d'investire in progetti come il Mobility Pricing, Carpooling, Carsharing o di accelerare la gestione digitale del traffico. Dobbiamo liberarci dall'ipermobilità. La digitalizzazione e l'informatica offrono già oggi soluzioni che, col tempo, permetteranno di rinunciare agli spostamenti inutili e ottimizzare quelli necessari. Non necessariamente la mobilità del futuro sarà un semplice aumento di quella attuale. Ma dipende appunto anche da in cosa e dove si investe.

Utilizzo dei mezzi di trasporto nelle dieci agglomerazioni più popolate, nel 2015

Quota dei diversi mezzi di trasporto rispetto alle distanze percorse sul territorio dell'agglomerazione corrispondente



Microcensimento mobilità

E nella Svizzera italiana?

In Ticino il predominio dell'automobile è più marcato che nel resto del paese. Con l'83%, nella Svizzera italiana il possesso d'un'automobile è un po' più frequente che nella Svizzera romanda (80%) o nella Svizzera tedesca (77%). Anche i motocicli sono più diffusi nella Svizzera italiana (17%) che nelle altre regioni linguistiche. Nella Svizzera tedesca il 70% delle economie domestiche ha invece una bicicletta e l'8% una bici elettrica, mentre a sud delle Alpi queste percentuali scendono al 4,9% rispettivamente al 3%. In Ticino l'automobile è sempre la prima scelta negli spostamenti quotidiani, con una parte del 74% di distanze giornaliere percorse per persona.

Nell'utilizzo dei vari mezzi di trasporto nei maggiori agglomerati svizzeri, spicca il record di Lugano nell'uso dell'automobile, con una quota del 77%. Negli altri agglomerati questo valore varia fra il 55% di Zurigo e il 68% di Losanna. Al frequente ricorso all'automobile fa da contraltare un ricorso scarso ai trasporti pubblici (3% trasporti pubblici su strada, 9% treno). Qui gli altri

agglomerati fanno generalmente molto meglio.

Le regioni linguistiche presentano differenze notevoli anche per il possesso di abbonamenti ai trasporti pubblici. I possessori di un «metà prezzo» sono quasi tre volte di più nella Svizzera tedesca (41%) che nella Svizzera italiana (15%). Anche l'abbonamento generale è più diffuso nella Svizzera tedesca (12%) che nelle terre italofone (3%). L'abbonamento più popolare in Ticino è comunque quello della comunità tariffale «Arcobaleno» (12%). Con solo il 15% di distanze giornaliere percorse con i trasporti pubblici, il Ticino è il fanalino di coda in materia. Anche la mobilità dolce (bicicletta, andare a piedi, ecc.) non raggiunge quote elevate (7%) quanto alle distanze giornaliere percorse, ma qui le percentuali cantonali sono abbastanza simili, salvo nelle grandi città.

Differenze notevoli si riscontrano anche nelle distanze percorse giornalmente, dove il



Ticino registra il valore più basso con 29,2 chilometri al giorno. Va tuttavia rilevato che il microcensimento considera unicamente i tragitti percorsi sul territorio nazionale, quindi non i viaggi dei Ticinesi per fare la spesa in Italia o per altre ragioni. Le abitudini in materia di mobilità registrate dal relativo censimento nel 2015 rispecchiano certo anche molte differenze dovute alla conformazione del territorio, all'offerta dei vari mezzi di trasporto, ecc. Non si può però non notare che anche la politica ha la sua influenza: ci sono le piste ciclabili? La rete dei trasporti pubblici è di buona qualità? O si costruiscono solo sempre nuove strade? In parte – va detto – il Ticino negli ultimi anni sta recuperando. Ma il ritardo si vede ancora. Il microcensimento viene effettuato ogni cinque anni. I dati summenzionati sono riferiti all'anno 2015. (wh)

Giruno, il nuovo treno per la tratta del Gottardo

Il 18 maggio si è avviato sui binari il nuovo treno della Stadler Rail che, dalla fine del 2019, circolerà sulla tratta del Gottardo. Il convoglio, capace di raggiungere una velocità di 250 km/h, si chiama «Giruno», vuole ora ottenere l'approvazione non solo in Svizzera, ma anche in Italia, Germania e Austria.

È quindi equipaggiato per le diverse reti ferroviarie dei paesi confinanti. Dalla fine del 2019 dovrebbe circolare nella galleria ferroviaria più lunga del mondo, quella del Gottardo, e assicurare i collegamenti fra Zurigo, Basilea e Milano, più tardi anche Francoforte.

Complessivamente le FFS hanno ordinato alla Stadler Rail 29 convogli di questo tipo, con un'opzione, in futuro, per altri 92. Il Giruno è un treno che, grazie alle soglie abbassate, permette l'accesso facilitato alle persone con mobilità limitata, sempre che anche la stazione sia adeguata a questo livello (piat-

taforme sia di 55 sia di 76 centimetri d'altezza). Il treno offre WC per uomini e donne, nonché un pisolino, è isolato acusticamente, ha prese per i congegni elettrici e un potenziamento della rete di telefonia mobile. Il convoglio è lungo poco più di 200 metri e offre 405 posti a sedere, 117 nella prima classe, 288 in seconda. È possibile raddoppiare il convoglio aggiungendone un secondo. Su youtube ci si può fare un'idea, digitando Giruno, e in attesa della fine del 2019, quando entrerà in servizio. (wh)

Recapiti

ATA Associazione traffico e ambiente

Assicurazioni, amministrazione soci, direzione politica, comunicazione (lu-ve, 8-12/13.30-17)
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

Eco-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/it/assicurazioni.html

ATA della Svizzera italiana

P. Indipendenza 6, casella postale,
6501 Bellinzona, Tel. 091 826 40 88
wherger@gmail.com, werner.herger@ata.ch

Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

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

Impressum: © giugno 2017, ATA; Bollettino ATA, supplemento al VCS-Magazin/Magazine ATE. **Recapito dell'editore e della redazione:** ATA, casella postale, 3001 Berna (tel. 031 328 58 58; ata@ata.ch). **Redazione:** Werner Herger. **Grafica:** Susanne Troxler. **Stampa, invio:** AVD Goldach AG, Goldach. **Carta:** 100% riciclata. **Tiratura:** 1750 esemplari