

ATA | BOLLETTINO



Uno sguardo positivo e ancor più sostenibile verso la mobilità del futuro.

© Foto: ATA

Riflessioni sulla mobilità del futuro

Muoversi consapevolmente

A poche settimane dall'inizio dell'estate, vi proponiamo alcune considerazioni che ribadiscono la direzione scelta dall'ATA che, con proposte creative e realistiche, guarda al futuro in modo positivo. Perché la nostra qualità di vita può sempre essere migliorata.

Lo scorso mese di aprile avrete forse notato alcuni manifesti pubblicitari dell'ATA. Una persona, un bel sorriso, uno messaggio chiaro e il nostro logo, accompagnato da un nuovo slogan: «La mobilità del futuro».

Con questa campagna, la nostra associazione ha voluto (ri)lanciare la propria immagine, trasmettendo un messaggio positivo e attirando l'attenzione su tre modalità di spostamento che le stanno particolarmente a cuore: la bicicletta, i trasporti pubblici e i monopattini utilizzati dalle bambine e dai bambini. Mezzi imprescindibili nell'ottica di una mobilità orientata al futuro (sostenibile).

Il sorriso di Lia, che ritrovate sulla copertina della nostra rivista principale, è quindi un invito a ripensare alla mobilità dei nostri centri urbani, dove talvolta mancano gli spazi idonei per permettere alle bambine e ai bambini (ma non solo a loro) di muoversi e divertirsi spensieratamente e in sicurezza. L'ATA

continuerà quindi a impegnarsi per far sì che nei quartieri delle nostre città ci siano zone in cui il traffico motorizzato è moderato, o addirittura eliminato.

In tal modo sarà possibile migliorare la qualità di vita delle persone che, per scelta o per forza, vivono nelle aree più densamente abitate. Ma come potremmo cambiare, in meglio, le situazioni a cui talvolta sono confrontati i cittadini e le cittadine? Ad esempio, consentendo loro di muoversi su piste ciclabili più sicure o migliorando ulteriormente l'offerta dei trasporti pubblici e le relative coincidenze. Grazie a questi accorgimenti, promossi dalla nostra campagna pubblicitaria, ma anche ad altri, è probabile che le persone saranno portate a riflettere nuovamente sulla necessità di possedere o meno un'automobile. Perché se è vero che in periferia e nelle valli discoste è molto difficile farne a meno, è altrettanto vero che nelle zone urbane l'auto diventa spesso un peso e una fonte supplementare di costi.

Continua sull'ultima pagina

Un cambiamento che preoccupa

Strada in salita per il 30 km/h nei centri abitati

L'introduzione di nuovi limiti di velocità di 30 km/h sulle strade principali dei centri urbani potrebbe diventare più difficile. Questo perché lo scorso 6 marzo 2024 il Consiglio degli Stati ha accolto la mozione del consigliere nazionale lucernese Peter Schillinger volta a mantenere le gerarchie delle strade svizzere e il limite generale di 50 km/h sulle strade a scorrimento del traffico.

La sua mozione, depositata nel dicembre del 2021, è stata approvata nel settembre 2023 dal Consiglio Nazionale (e in seguito, come detto, dal Consiglio degli Stati), malgrado il Consiglio Federale ne avesse consigliato la bocciatura con le seguenti motivazioni: il sistema esistente è ben funzionante e non vi è pericolo di un'introduzione generalizzata di zone 30 a tappeto su tutte le strade svizzere. L'esecutivo è ora invece incaricato della preparazione di una proposta di legge da ancorare nella Legge federale sulla circolazione stradale.

Le insidie di questa mozione

Attualmente le regole riguardo all'introduzione di zone 30 sono contenute nell'Ordinanza sulla segnaletica stradale, principalmente

nell'articolo 108, «Deroche alle limitazioni generali della velocità». In questo articolo sono elencati i motivi per i quali è possibile introdurre un limite di velocità ridotto. Con la mozione di Schillinger, le regole riguardo alle zone a 30 km/h saranno invece introdotte nella Legge federale sulla circolazione stradale (invece che nell'ordinanza). In questo modo, in caso di modifica o semplificazione del testo della legge, esse potrebbero essere oggetto di un referendum, rendendo il processo politico più lungo e complicato.

Il funzionamento attuale

Secondo l'attuale legislazione, per istituire un limite di velocità a 30 km/h su una strada principale, dev'esserci un motivo valido. L'introduzione di una velocità differente da 50 km/h dev'essere analizzata con una perizia e rispettare l'articolo 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale. Secondo l'articolo 108, un limite di velocità ridotto può venire istituito per svariati motivi: pericoli non rimosibili in altro modo (per esempio visibilità ridotta), presenza di persone con ampio bisogno di protezione (quindi nelle vicinanze di scuole e case anziani), riduzione del livello di rumore

negli appartamenti nelle vicinanze della strada, migliorare lo scorrimento del traffico, ecc. Se una di queste condizioni è ottemperata, la velocità sull'asse in questione può essere ridotta, senza però comprometterne la capacità della strada. Infatti, se nei quartieri è possibile limitare la sezione stradale oppure utilizzare dossi e strettoie per limitare la velocità, sulle strade principali invece la sezione minima d'incrocio tra due veicoli deve essere mantenuta. Inoltre, anche le strisce pedonali e i regimi di precedenza attuali possono essere mantenuti (non è quindi necessaria l'introduzione di una precedenza da destra).

L'opinione

Mentre le città di tutta Europa puntano a migliorare la qualità di vita dei propri cittadini, grazie all'introduzione di velocità a misura d'uomo, la Svizzera fa passi indietro con una politica degna degli anni '60? Con questa mozione, si mira a rendere più difficile l'introduzione del limite di 30 km/h sulle strade principali, continuando così a dare la precedenza alle auto. Si dimentica però che la superficie stradale non è solamente per muoversi velocemente da A a B, bensì anche un luogo di scambio, frequentato da persone e da altri utenti della strada.

Una puntuale riduzione di velocità non dev'essere quindi vista come una decisione «contro le auto», bensì come misura per ridurre gli incidenti gravi, diminuire il rumore del traffico, migliorare i marciapiedi e le corsie ciclabili (quando lo spazio è limitato) e rendere in generale lo spazio pubblico più piacevole, vivibile e sicuro per tutti. Non da ultimo, la riduzione della velocità ha un effetto trascurabile sul trasporto pubblico: soprattutto in condizioni urbane, con fermate frequenti, il viaggio si allunga solamente di alcuni secondi. Lo afferma un rapporto pubblicato recentemente dal Canton Lucerna.

Matteo Ruckstuhl

Comitato ATA della Svizzera italiana



Le discussioni sui limiti di velocità non finiranno qui...

© Foto: Fabio Bossi

Qualche ombra sull'anniversario della storica linea ferroviaria

100 anni di Centovallina, una ferrovia che non lascia indifferenti

La Centovallina compie 100 anni! Tra i vari eventi commemorativi promossi dalle FART e dai relativi partner, vale la pena citare la bella mostra con fotografie d'epoca allestita presso il Museo Regionale delle Centovalli e del Pedemonte a Intragna. Peccato che...

L'importante ricorrenza è stata però messa in ombra dalla peraltro comprensibile levata di scudi da parte di utenti, enti pubblici e associazioni contro gli interventi già effettuati o previsti prossimamente presso le stazioni della Centovallina in territorio ticinese. Questi interventi sono legati da una parte all'adeguamento delle fermate alla Legge sui disabili (LDis), dall'altra alla realizzazione di punti di scambio supplementari per portare a 30 minuti la cadenza d'esercizio sulla tratta regionale Locarno-Intragna. Per quest'ultimo oggetto, ricordiamo che nel 2018 il Dipartimento del Territorio, comunicando il via libera alla progettazione degli interventi infrastrutturali necessari, ne prevedeva la realizzazione attorno al 2021/2022. Questa scadenza è stata ampiamente superata e attualmente è difficile capire quando i lavori, finanziati dalla Confederazione tramite il fondo PROSSIF, potranno effettivamente essere terminati consentendo di migliorare sensibilmente l'insufficiente offerta attuale. Infatti i progetti per il rifacimento delle stazioni di Intragna e Tegna sono osteggiati da più parti, in particolare non convincono la demolizione della caratteristica stazione di



Quale destino per le stazioni di Tegna e Intragna?

© Foto: Sebastiano Pollock

Tegna per raddoppiare i binari, nonché la realizzazione del terzo binario (veramente necessario?) a Intragna, intervento che prevede lo stravolgimento dell'attuale piazzale, sostituendo l'attuale edificio della stazione, le alberature e gli utili posteggi di Park & Rail con un'imponente pensilina che secondo i progettisti dovrebbe permettere di proteggere il treno in sosta dalla neve (motivazione perlomeno curiosa visto il contesto climatico).

Come spesso accade in Ticino, il mancato o scarso coinvolgimento di popolazione ed enti interessati in sede di progettazione ha portato a un diffuso sentimento di sfiducia nei confronti delle FART, sfociato anche in una petizione che ha raccolto diverse migliaia di firme in poco tempo, petizione volta a salvaguardare nel limite del possibile le caratteristiche stazioni esistenti e che critica gli interventi già effettuati a livello di stazioni ferroviarie per l'adeguamento alla LDis (in particolare a Verscio e Camedo), con le FART che hanno deciso di privilegiare il «moderno poco funzionale». Risulta inoltre difficile capire come mai sia necessario

spendere ben 5 milioni di franchi per adattare alla LDis la stazione di Ponte Brolla (progetto peraltro osteggiato dai confinanti) e perché non è stato possibile trovare un'eccezione alla LDis per la fermata di Borgnone-Cadanza. Quest'ultima è infatti stata soppressa (in silenzio) con l'ultimo cambiamento d'orario visto che gli interventi per adeguarla alla LDis erano difficilmente giustificabili a fronte della scarsa utenza (generalmente escursionisti che raggiungevano a piedi i soprastanti villaggi di Borgnone, Costa e Lionza).

Come ATA-SI siamo coscienti che i sopraccitati lavori di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria sottostanno a numerosi vincoli e sono quindi complessi da progettare. Speriamo però che nell'interesse dell'utenza e della popolazione locale si possa trovare rapidamente una soluzione ragionevole e condivisa fra le parti coinvolte, nonché rispettosa del valore storico di questa particolare linea ferroviaria.

Sebastiano Pollock
Comitato ATA della Svizzera italiana



© Foto: Sebastiano Pollock

>> Continua dalla prima

Muoversi consapevolmente

Se comunque non volete, o non potete, rinunciare all'auto, vi consigliamo di leggere la pagina «Le auto elettriche in vantaggio», disponibile su www.eco-auto.info. Nel testo si fa riferimento al rapporto dell'Ufficio federale dell'ambiente riguardante l'impatto ambientale delle autovetture con sistemi di propulsione diversi. Philipp Hallauer, coautore dello studio, afferma tra l'altro che «come comunità, possiamo avere il più grande influsso se sfruttiamo la nostra mobilità consapevolmente e se per i viaggi scegliamo ogni volta il mezzo di trasporto con l'impatto ambientale più basso».

E allora, ecco che tornano alla ribalta la bici e i trasporti pubblici della nostra campagna, senza dimenticare che anche l'andare a piedi è fondamentale per ridurre il nostro impatto ambientale. Così, nell'immi-

nenza del periodo estivo, sinonimo di vacanze verso lidi non sempre vicini, dovremmo forse soffermarci sulle sue parole e riflettere sul nostro *andare in vacanza*, partendo proprio dal modo in cui s'intende raggiungere la meta.

Rallentare davvero, anche negli spostamenti che ci porteranno a destinazione, o da un luogo all'altro durante le ferie? Attraversare il paesaggio e lasciarsi sorprendere dai posti e dalle persone che incroceremo lungo il percorso? Oppure sorvolare terre e confini per approdare (più) velocemente nella località scelta? Una decisione talvolta ardua, ma che non dovrebbe più schivare l'affermazione di Hallauer riportata in precedenza.

Al termine di queste riflessioni, non ci resta quindi che proporvi di consultare il nostro

sito www.ata.ch, per approfondire la visione dell'ATA per il futuro e magari condividerla con altre persone, interessate alle nostre tematiche, ma che non sono ancora affiliate alla nostra associazione. Non esitate perciò a far girare questo bollettino, piuttosto che metterlo direttamente nella carta da riciclare una volta letto.

Se invece fate parte di coloro che non hanno ancora pianificato le prossime vacanze, vi segnaliamo che sul nostro sito potrete anche prenotare il vostro viaggio tramite la piattaforma di railtour, il nostro partner specializzato nell'offerta di destinazioni turistiche raggiungibili in treno.

Fabio Bossi

Responsabile regionale ATA della Svizzera italiana

ASSEMBLEA SEZIONALE ORDINARIA 2024

Care socie e cari soci,

siete cordialmente invitati all'Assemblea annuale dell'ATA, sezione della Svizzera italiana, che si svolgerà **mercoledì 22 maggio 2024, dalle ore 18.30** a Chiasso.

Al termine dell'Assemblea verrà offerto un rinfresco, seguito alle 20.30 da una presentazione che si focalizzerà sullo sviluppo dell'infrastruttura e dell'offerta ferroviaria nel Sottoceneri.

Potete ottenere ulteriori informazioni scrivendo a info@ata-ti.ch, oppure consultando il sito www.ata.ch. Vi aspettiamo numerosi!

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@ate.ch, www.ata.ch/assicurazioni

Sezione ATA della Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona
Tel. 076 443 02 63 (lu-gio, 8-12)
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: © maggio 2024, ATA-SI; 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: Fabio Bossi. **Grafica:** Corporate Design ATA.

Stampa, invio: AVD Goldach AG, Goldach. **Carta:** 100% riciclata.

Tiratura: 1500 esemplari