

# Tardi, ma in modo deciso: il Ticino modera il suo traffico

La mobilità è una delle sfide centrali per il Ticino, soprattutto nella nuova Bellinzona, che è diventata la dodicesima città più grande della Svizzera. Anche in altri comuni ticinesi si cerca di incoraggiare l'uso della mobilità sostenibile.

Nel cantone con il tasso di motorizzazione più alto e con il più alto tasso di inquinamento atmosferico in Svizzera, per lungo tempo i trasporti pubblici erano considerati come i peggiori del paese: frequenze inefficienti, coincidenze mai garantite e mancanza di pulizia all'interno dei bus hanno contribuito a quest'immagine poco lusinghiera dei trasporti pubblici ticinesi.

Il punto di svolta è stata la completa chiusura al traffico delle strade nel centro storico di Bellinzona. Le polemiche attorno a questa decisione sono ormai un ricordo del passato: «Oggi sarebbe impensabile rivedere questa scelta. I Bellinzonesi si sono abituati e apprezzano il miglioramento della qualità di vita», commenta il sindaco Mario Branda. «Con il tempo il centro è diventato sempre più un luogo d'incontro e di scambio. Ora vorremmo estendere questa valorizzazione anche alla parte alta di Viale Stazione e ad altri spazi circostanti». Nemmeno i trasporti pubblici urbani hanno più il permesso di circolare nel centro e devono quindi fare una deviazione. Le misure iniziano a dare i loro frutti: «Il cambiamento è sorprendente: in due anni il numero di passeggeri è aumentato del 58 per cento. Questa cifra è impressionante, tuttavia bisogna tenere presente che siamo partiti da molto lontano. In realtà c'è ancora molto da fare».

## Più viaggiatori quando piove

Il nuovo collegamento attraverso il tunnel di base del San Gottardo mostra i primi effetti, in particolare durante i week-end in cui il nord è sommerso dalla pioggia mentre al sud splende il sole. Secondo le FFS, nel corso dei primi sei mesi di quest'anno il numero di viaggiatori è aumentato del 30 per cento. Nel prossimo futuro verranno realizzati numerosi progetti, come il nuovo nodo intermodale alla stazione di Bellinzona o la nuova fermata ferroviaria per i treni regionali nei pressi di Piazza Indipendenza, fermata che da anni è richiesta dall'Associazione traffico e ambiente (ATA). Il sindaco sottolinea che sono pre-

visti ulteriori miglioramenti dell'offerta di trasporti pubblici, in particolare corsie riservate ai bus.

## 7000 bici elettriche contribuiscono alla moderazione del traffico

Nella città ticinese si cerca anche di incoraggiare il traffico pedonale e ciclabile. A tale scopo Bellinzona ha, per esempio, sostenuto e sovvenzionato l'acquisto di 700 biciclette elettriche. «I cittadini fanno buon uso delle biciclette. Ecco perché negli ultimi anni abbiamo lavorato alla costruzione di nuove piste ciclabili e passerelle pedonali per servire meglio i quartieri situati sull'altra sponda del fiume Ticino». La moderazione del traffico si estende anche ai quartieri residenziali. «Ci è voluto un po' di tempo, forse troppo, ma ci stiamo arrivando.

Recentemente sono state approvate quattro nuove zone solo per il quartiere Bellinzona. Molti altri quartieri disponevano già di zone a traffico limitato; vogliamo continuare su questa linea, assicurando che i quartieri possano mantenere il loro carattere e le loro peculiarità. Allo stesso tempo è però altrettanto importante sviluppare e condividere un sentimento di appartenenza e una partecipazione alla nuova realtà del Comune», conclude il sindaco. Così anche al sud delle Alpi si sta sviluppando una nuova mobilità, orientata al futuro e al miglioramento della qualità di vita.

Filippo Rivola

Traduzione: Anna Panzeri

Fonte: VCS-Magazin 04/17

## Oltre 100 stazioni di ricarica in Ticino

Il Canton Ticino dispone di 132 zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e di sette zone d'incontro. L'elettromobilità è diffusa anche in Ticino, come spiega Carlo Caccia, direttore del corso «Mobilità elettrica per i Comuni». Secondo Caccia in Ticino, grazie a diversi progetti VEL sono state messe in servizio già oltre 100 stazioni pubbliche di ricarica. Da alcuni anni il finanziamento, la costruzione e la manutenzione di queste infrastrutture pubbliche sono condotti dall'ITF locale (progetto emoti, <http://www.emoti.swiss>).

Ascona, ad esempio, per la sua amministrazione comunale e per i suoi uffici di servizio (polizia, genio civile, ecc.) si serve quasi esclusivamente di auto elettriche e ha installato diverse stazioni pubbliche di ricarica. Anche Locarno possiede diverse stazioni di ricarica così come svariate auto elettriche. La Città di Mendrisio nel 2015 ha adottato un programma relativo alla mobilità per l'amministrazione e da allora adotta opportune misure. Il parco veicoli comunali (65 veicoli totali) conta attualmente otto veicoli elettrici; per il 2020 se ne vuole

aumentare ulteriormente la percentuale. Presso il municipio è stata allestita una postazione Mobility con due veicoli, tra cui un'auto elettrica. I due veicoli sono a disposizione del personale come auto aziendali da usare durante l'orario di lavoro. Chi si reca al lavoro con i mezzi pubblici ottiene uno sconto sull'abbonamento annuale della Comunità tariffale locale «Arcobaleno». I parcheggi dell'amministrazione sono gestiti concedendo vantaggi di prezzo nell'uso di un posto auto ai gruppi di persone che utilizzano il car sharing. Mendrisio mette a disposizione dei collaboratori comunali una piattaforma online per l'organizzazione del car sharing.

## Informazioni e contatti:

Ascona: Fabio Laloli, direttore Azienda elettrica comunale Ascona, [aziende@ascona.ch](mailto:aziende@ascona.ch), Dario Salvadori, consulente incaricato, [dario.salvadori@ascona.ch](mailto:dario.salvadori@ascona.ch)

Locarno: [conforto.luigi@locarno.ch](mailto:conforto.luigi@locarno.ch)

Mendrisio: <http://mendrisio.ch/servizio-colonnine-di-ricarica-per-auto-elettriche>, Mario Briccola, vice-direttore Ufficio tecnico comunale, [mario.briccola@mendrisio.ch](mailto:mario.briccola@mendrisio.ch).