

In un anno le auto crescono del 15%, il Ticino s'interroga

Data : 7 gennaio 2011

Quarantaquattro mila auto in più in circolazione: in Canton Ticino, nel 2010, **si è assistito a un vero boom del trasporto privato, un aumento del 15% sui veicoli**. E, nella Svizzera che guarda sempre con attenzione al tema della mobilità e della tutela ambientale, il dato non è passato inosservato: «la politica ha fallito» ha commentato drastica **Greta Gysin, deputato dei Verdi** nel Gran Consiglio, il parlamento di Berna. Una posizione che non è isolata, se è vero che **da mesi a Lugano e dintorni si discute animatamente sulla proposta delle Zone Ambientali**, ampie zone cittadine (ma anche nell'hinterland) in cui si possa accedere solo con veicoli di ultima generazione.



L'ultimo appello a ripensare la questione nasce appunto dai dati sul parco circolante: l'Ufficio Circolazione del Canton Ticino ha fornito numeri che parlano di **293.906 veicoli sulle strade del Cantone al 31 dicembre 2010**. Ben 44.287 in più rispetto all'anno precedente, con **un aumento percentuale di due cifre, il 15% in più**. In Italia forse il dato sarebbe visto solo positivamente, come occasione di rilancio dell'industria dell'auto, nella Confederazione – che più che auto, produce treni e tram – sono diventati motivo di disappunto. «Il Ticino – [ha detto la deputata Greta Gysin a Ticinonline](#) - ha una **conformazione territoriale che può in parte spiegare un così alto numero di auto** in circolazione. Ma altre regioni con un territorio simile al nostro hanno una concentrazione di auto pro capite più bassa. Questo indica che la politica in Ticino ha mancato il bersaglio **puntando con molto ritardo e poco coraggio sulla mobilità collettiva**». E così si ritorna a parlare di soluzioni alternative, compreso un avvicinamento a modelli di mobilità più vicini a quelli della Svizzera tedesca, dove l'incidenza del trasporto pubblico è più alta che in Ticino: nel 2001 **la percentuale di famiglie con abbonamenti per treni, tram e pullman era del 22%, contro il 48% nel resto della Confederazione**. Ogni 100 famiglie (considerando anche quelle composte da una sola persona) in Ticino c'erano 129 auto, contro una media nazionale di 117. Il piano trasporti del Luganese puntava a raddoppiare la percentuale di trasporto pubblico, fermo all'8%. Nell'arco di un decennio **il gap tra Ticino e resto della Svizzera si è ridotto**, anche grazie al riordino del

sistema ferroviario, con collegamenti cadenzati



sempre più efficienti: la società cantonale di trasporto, **la FART, ha portato i viaggiatori da 740mila nel 2003 a 1 milione 160mila nel 2009**. Si è lavorato anche sui flussi dei frontalieri, con [nuovi treni TiLo](#) che uniscono direttamente Ticino e Lombardia (**nella foto**), in futuro si aggiungerà anche [l'asse Lugano-Varese-Malpensa](#). La prossima risposta potrebbe venire dal [progetto tram di Lugano, con quattro direttrici che colleghino l'hinterland al centro](#) della principale città del Cantone: il progetto sta prendendo forma, attraverso un puntuale confronto con le comunità. Il tram – in versione moderna - offre come vantaggio una maggiore capacità di trasporto, meno rumore e vibrazioni. E spesso contribuisce a ridisegnare e riordinare gli spazi urbani, soprattutto nelle zone centrale delle città, [come è successo ad esempio in Francia](#).

Da alcuni mesi il dibattito si concentra anche sulla creazione delle **Zone Ambientali**, sostenuta proprio dal Ticino, oltre che da Ginevra, sull'esempio delle città tedesche. L'idea (a Berna si sta studiando una nuova legislazione specifica) è di creare **ampie zone a traffico limitato accessibili solo a veicoli a basso impatto inquinante**, identificati con appositi contrassegni. Il provvedimento – dice uno studio recente – **ridurrebbe l'inquinamento di una quota compresa tra 30 e 50%** ed è sostenuto in particolare dai grandi centri rappresentati nella Unione delle Città, mentre le piccole località temono l'impatto sulla viabilità in altre aree. La misura è anche sostenuta da altre voci della società civile elvetica (come l'Associazione Traffico Ambiente), mentre è osteggiata, ad esempio, dal Touring Club Svizzero. «La zona a basso carico ambientale – ricorda ancora la Gysin nell'intervista a Ticinonline - **non è sicuramente la soluzione di tutti i problemi**, ma per chi vi abita e subisce giornalmente le conseguenze negative dell'inquinamento atmosferico, **sarebbe sicuramente una boccata d'aria fresca**». E aiuterebbe anche il progressivo rinnovamento del parco auto in circolazione: oggi gli ibridi elettrici non convincono ancora, ma le auto ad alta efficienza iniziano ad aumentare grazie al sistema bonus-malus. «Ma la vendita di automobili di grossa cilindrata, molto meno efficienti, – fa notare la Gysin - non è diminuita. Questi dati indicano che, benché il sistema bonus-malus vada nella giusta direzione, lo fa in maniera troppo poco incisiva».