

22
settembre
2005

muoviTI

Giornata europea per la mobilità sostenibile, efficace, sicura, rispettosa dell'ambiente

pagina 4
**I Comuni e
l'energia**



pagina 14 **A scuola di mobilità**



pagina 13
**Una vita
per la bici**



pagina 30
**Agenda eventi 22
settembre in
Ticino**



pagina 26
novità



pagina 28
Zone pedonali



Inserat

Città dell'energia
european energy award

www.cittadellenergia.ch
www.svizzera-energia.ch

 **svizzeraenergia**

Helsana swiss running walking trail.



● Già aperti:

Aarau, Alt St. Johann, Arosa, Bellinzona, Berna, Bienna, Braunwald, Briga, Couvet, Davos, Ebikon, Engelberg, Flims, Frauenfeld, Friburgo, Ginevra, Gstaad, Langnau i.E., Laufen, Lenk, Lenzerheide, Losanna, Lugano, Nottwil, Rheinfelden, Saas Fee, Scharans, Seengen, Stoes, Thun, Uster, Wetzikon, Winterthur, Zofingen, Zurigo (Adlisberg, Zürichberg), Zurzach

▲ Apertura nel 2005:

Appenzello, Baden, Bettmeralp, Dietikon, Genestrerio, Heitenried, Homburg, Kerenzerberg, Macolin, Mettau, Rümliang, Sciaffusa, Scuol, Sion, Weggis

Per maggiori informazioni:
www.helsana.ch/trail/it



HELSANA
swiss
running
walking
trail

Essere mobili è sexy

La mobilità e il movimento fanno parte della società moderna ed è giusto che sia così.

Essere mobili significa qualità di vita, comunicazione, gioia di vivere ed efficienza. Ma la libertà finisce laddove la mobilità giunge ai propri limiti, oppure quando genera delle conseguenze negative per la nostra salute e per l'ambiente. L'intasamento del traffico stradale, le irritazioni ai polmoni, gli incidenti stradali e il riscaldamento del clima dimostrano che la mobilità ha pure un rovescio della medaglia. Queste contraddizioni possono essere evitate solamente con un approccio alla mobilità più intelligente e razionale. Perché utilizzare un veicolo a motore quando il tram o il bus si fermano davanti alla porta di casa? Perché non privilegiare la bicicletta per recarsi al lavoro in una bella giornata d'autunno? Perché non approfittare della ferrovia per un viaggio a Berlino, al posto di salire su un aereo? Non esiste una regola che dice che il percorso più lento sia per forza il peggiore. Anzi, l'alternativa della bicicletta fa bene alla salute e in più, permette di arrivare al lavoro in forma; dal treno cuccetta si scende riposati per godere il week-end in una grande città; il trasporto pubblico offre il tempo di leggere il giornale.

In altre parole, una combinazione mirata dei vari mezzi di trasporto è l'idea centrale per un approccio ragionevole alla mobilità. Il mezzo giusto al posto giusto e nel momento giusto, agevola e favorisce la mobilità e aumenta contemporaneamente il grado di libertà di tutti gli utenti.

Il 22 settembre segna una tradizione europea; in molte città e comuni, centinaia di migliaia di persone dimostrano che si può essere mobili in un modo più adeguato e confortevole. La giornata simboleggia la mobilità del 21esimo secolo ed una minore dipendenza dai veicoli a motore. E vuole renderci consapevoli che queste alternative sono a disposizione anche gli altri giorni dell'anno.

Michael Kaufmann è vicedirettore dell'Ufficio federale dell'Energia e direttore del programma Svizzera Energia.



Sto ritornando a casa dopo un campo di allenamento svolto sul ghiacciaio di Les Diablerets. Molte ore di viaggio e per giunta il traffico non è per niente scorrevole. Troppe moto, roulotte, camion, ma soprattutto auto invadono le strade. Ho tempo per ripensare al lavoro svolto sul ghiacciaio. Il caldo insopportabile di questa settimana mi ha reso le cose un po' più difficili; il ghiacciaio non gelava più di notte, allenarsi in una neve così molle era molto faticoso e il peggio era che di giorno in giorno ne spariva un pezzo. I ghiacciai sono una ricca fonte di acqua, cosa faremo quando non ce ne saranno più?

Se non faccio attenzione, con le temperature e i livelli di ozono così alti i miei problemi di respirazione peggiorano. E dire che una parte della responsabilità di questo caldo con le sue conseguenze è del traffico sulle strade, proprio quello che ora mi impedisce di tornare a casa senza troppi intoppi. Dopo il Gottardo, mi tocca attraversare Lugano, e ormai al limite della mia pazienza (non ne ho molta per la verità) mi chiedo esausta come fa chi abita qui a sopportare tutto il casino di auto che trova sulle strade. Passa quasi mezz'ora prima che riesca ad attraversare la città per dirigersi verso Gandria. Che perdita di tempo!! Come faranno i pompieri se c'è un incendio? E chissà che fatture di trasferta emettono le ditte ai loro clienti! Ma tutte queste auto, saranno di passaggio come me? Come mai non sfruttiamo di più i trasporti pubblici, che ci evitano anche l'ardua ricerca di un posteggio? Hanno il loro prezzo, questo è vero, ma la benzina non sta diventando sempre più cara?

Natascia Leonardi Cortesi

Colofone:

moviTI – il giornale per la società (multi)mobile, edizione Settembre 2005

Direzione SvizzeraEnergia per i comuni c/o Nova Energie GmbH, Ruedimoosstrasse 4, 8356 Ettenhausen, www.energiestadt.ch, Indirizzo casa editrice e redazione KILO&GRAMM GmbH, Manessestrasse 8, 8003 Zürich, Telefono 043 317 97 81, Telefax 043 317 97 82, zeitung@kilo-gramm.ch, www.mobilitaetsberatung.ch, Concetto di marketing e realizzazione KILO&GRAMM GmbH, Zürich, Direttore generale Claude Wegmann, Stampa Tamedia AG, Zürich

Team at work: Direttore generale Kurt Egger, responsabili di redazione Pia Wertheimer / Dr. Walter Roth (Svizzera), Franz Kuster (Berna), Rolf Marti (Berna), Lorenz Steinmann (Zurigo), Nicole della Pietra (Ticino), Marcel Mühlestein (Ginevra), Remy Zinder (Neuchâtel), Marie-Christine Savary (Lausanne), Commissione di redazione Kurt Egger (direttore), Claude Wegmann, Monika Tschannen, Andreas Blumenstein (Svizzera), Franz Kuster (Berna), Lorenz Steinmann (Zurigo), Claudio Caccia (Ticino), Marcel Mühlestein (Svizzera occidentale)



La zona pedonale valorizza da oltre 20 anni il nucleo di Mendrisio

Mendrisio una politica energetica sopra la media



Intervista con Massimo Sanitz, capotecnico del Comune di Mendrisio.

Mendrisio è stato il primo comune della Svizzera italiana ad ottenere il marchio «Città dell'energia». Quali sono stati i motivi che hanno convinto il «Magnifico Borgo» a intraprendere questo cammino e quali sono i vantaggi?

Mendrisio aveva già istituito nel 1973, al momento della crisi del petrolio, una sua commissione energia, incaricata di valutare e promuovere interventi di risanamento energetico degli stabili comunali. Nel 1982 ha introdotto una zona pedonale in corrispondenza del nucleo storico. Nel 1993 ha deciso la realizzazione dell'azienda comunale del gas. Nel 1994 il comune ha partecipato al concorso e si è aggiudicato l'esperienza pilota per l'introduzione dei veicoli elettrici

(1996-2000). Dal 1997 il comune fa parte dell'associazione svizzera Città dell'energia.

Sono tutti segni della sensibilità che Mendrisio e la sua popolazione da tempo dimostrano nei confronti delle tematiche energetiche ed ambientali. Nell'ambito dell'audit per l'ottenimento del label Città dell'energia, ci siamo confrontati con un catalogo dettagliato di possibili misure di politica energetica: questo ha permesso una verifica generalizzata della situazione del comune in questi ambiti ed ha portato ad una migliore programmazione di quanto si intende promuovere in futuro nei diversi settori di pertinenza comunale.

A livello svizzero, il settore della mobilità è responsabile di circa un terzo del consumo globale di energia. Qual è il ruolo della mobilità nella politica energetica del suo comune?

La nostra zona è toccata da un traffico di transito molto importante, che porta disagi ed un forte inquinamento. Il Mendrisotto fa inoltre registrare un altissimo tasso di motorizzazione. È quindi ovvio che il tema della mobilità è uno di quelli che ci interessano maggiormente. A tut-

t'oggi abbiamo fornito e forniamo il più grande appoggio al miglioramento della rete dei trasporti pubblici, abbiamo introdotto per la popolazione la possibilità di acquistare le carte giornaliere (flexicard) dell'abbonamento generale. I nostri sforzi per l'immediato futuro si concentrano nello sviluppo e nella promozione delle modalità alternative di mobilità (piste ciclabili, zone 30 e zone d'incontro, promozione dei percorsi pedonali).

Possedere il marchio Città dell'energia significa anche garantire una continuità degli sforzi di politica energetica comunale. Quali sono i principali progetti attualmente in corso e quali sono le prospettive per i prossimi anni?

In collaborazione con il team di InfoVEL stiamo promuovendo il progetto Mendrisio al passo coi tempi, che intende promuovere e stimolare gli spostamenti a piedi per tutti i percorsi brevi, anziché usare l'automobile.

Stiamo inoltre procedendo con realizzazioni e progetti di moderazione del traffico (via Pasta - via Maderno, via Lavizzari, via Turconi). Sono inoltre allo studio progetti di risanamento energetico di alcuni edifici comunali.

città - energia

Il label "Città dell'energia" è diventato per molte città e comuni un sostegno importante per lo sviluppo sostenibile a livello locale. Non soltanto si riduce il consumo di energia e si favorisce l'impiego delle fonti rinnovabili, ma si generano pure vantaggi concreti dal punto di vista economico.

Migliore qualità di vita, più posti di lavoro, maggiore attrattività locale, mobilità più sicura e rispettosa dell'ambiente e gestione comunale orientata alle esigenze della clientela grazie all'uso efficiente dell'energia: sono solo alcuni dei vantaggi che accomunano i comuni, le città e le regioni che in Svizzera ed in altri paesi



vicini si possono fregiare del marchio "Città dell'energia", nato nel 1994. Oggi nel nostro paese ci sono oltre 120 «Città dell'energia» e due regioni con lo stesso marchio e il loro numero cresce costantemente. Il marchio è adatto a comuni di qualsiasi dimensione: da Zeihen (AG) che conta 800 abitanti a Zurigo con oltre 350'000 persone. Nella Svizzera italiana, al momento il solo Comune certificato è Mendrisio.

Il label «Città dell'energia» è lo strumento principale del programma federale SvizzeraEnergia per i Comuni. Oltre che dai comuni stessi, esso è pure sostenuto da cantoni, dall'economia e da associazioni ambientaliste e dei consumatori. Sono 2,8 milioni le persone che abitano in una Città dell'energia, ossia il 37% della popolazione svizzera. Il label certifica una politica energetica comunale efficiente e concreta, orientata agli obiettivi di SvizzeraEnergia: stabilizzazione del consumo di elettricità, riduzione del consumo di energie fossili (olio, gas, ecc.) e maggior impiego delle fonti rinnovabili.

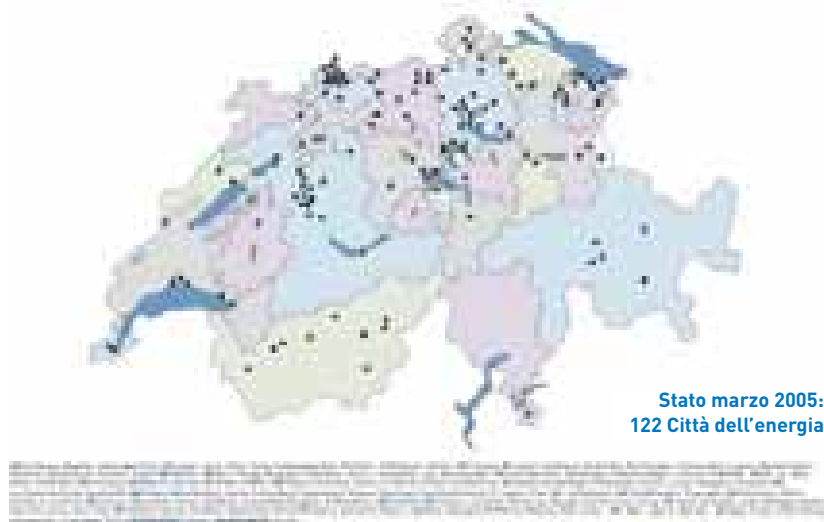
Il label «Città dell'energia» è lo strumento principale del programma federale SvizzeraEnergia per i Comuni. Oltre che dai comuni stessi, esso è pure sostenuto da cantoni, dall'economia e da associazioni ambientaliste e dei consumatori. Sono 2,8 milioni le persone che abitano in una Città dell'energia, ossia il 37% della popolazione svizzera. Il label certifica una politica energetica comunale efficiente e concreta, orientata agli obiettivi di SvizzeraEnergia: stabilizzazione del consumo di elettricità, riduzione del consumo di energie fossili (olio, gas, ecc.) e maggior impiego delle fonti rinnovabili.

Aziende attive

- Le aziende ed imprese vengono invitate a sensibilizzare i propri dipendenti sugli aspetti inerenti la mobilità verso il posto di lavoro legati alla salute e all'ambiente.
- Numerosi datori di lavoro informano sulle possibilità alternative di spostarsi e introducono nuove offerte. Le imprese attive saranno ricompensate e partecipano automaticamente ad un concorso dotato di premi interessanti.

Un marchio alla portata di ogni comune

Per ulteriori informazioni sul label Città dell'energia potete consultare il sito www.cittadellenergia.ch oppure contattare Claudio Caccia, responsabile regionale di SvizzeraEnergia per i Comuni, c/o Studioenergia Sagl, CH - 6670 Avegno,



Stato marzo 2005:
122 Città dell'energia

Città dell'energia: un marchio di successo Magari anche nel mio comune?

Gli sponsor ed i premi del concorso per le imprese:

- 1° premio: abbonamento generale per imprese (prima classe) del valore di fr. 7'600.-. L'abbonamento è trasferibile tra i dipendenti e dà diritto a viaggiare in modo illimitato ad una persona per volta.
- 2° premio: buono di Mobility (Car sharing) del valore di fr. 5'000.-
- 3° premio: copri-parcheggio per biciclette «Omega» di Velopa del valore di fr. 4'830.-
- 4° premio: diverse bici elettriche BikeTec in prova per una settimana, del valore di fr. 3'600.-



TICINO E LOMBARDIA PIÙ VICINE GRAZIE A TILO S.A.

Sono oltre 20mila i pendolari che ogni giorno utilizzano i treni delle tratte Biasca-Chiasso e Como-Milano, in particolare nel traffico interno alle due regioni.



Con l'obiettivo di migliorare i collegamenti ferroviari regionali tra il Ticino e la Lombardia, rendendoli più frequenti, rapidi ed efficienti, le Ferrovie federali svizzere (FFS) e Trenitalia, società di trasporto del Gruppo Ferrovie dello Stato, hanno unito le forze a partire dal 12 dicembre 2004 fondando la TILO S.A., una società anonima con sede legale a Chiasso.

TILO S.A. gestisce in proprio i collegamenti ferroviari lungo i 125 chilometri di linea tra Biasca e Milano (in Ticino con la S1 Airolo-Bellinzona-Lugano-Chiasso e in Lombardia con le linee R Chiasso-Milano Porta Garibaldi-Milano Centrale e S9 Seregno-Milano San Cristoforo) e, per conto delle FFS, le linee S2 Bellinzona-Locarno e S3 Bellinzona-Luino.

TILO S.A. ha iniziato la sua attività in contemporanea con l'introduzione a livello cantonale del nuovo Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (del tipo S-Bahn), realizzato d'intesa con il Cantone Ticino. Esso garantisce collegamenti cadenzati ogni mezz'ora tra i più importanti centri del Cantone e ogni ora tra Bellinzona e Biasca.

In Lombardia, TILO S.A. ha provveduto a realizzare un restyling dei propri treni dotandoli in particolare di nuovi interni, climatizzazione, informazione alla clientela e piano ribassato. In una prossima fase verranno ottimizzate, a Chiasso, le corrispondenze tra Ticino e Lombardia. Successivamente, entro il 2008, si procederà all'acquisto di nuovi treni dotati di aria condizionata, piano ribassato e informazione a pannelli alla clientela, che sostituiranno l'attuale flotta in circolazione in Ticino. Essi saranno policorrente, in grado cioè di circolare sia in Ticino che in Lombardia senza dover cambiare locomotore. In questo modo sarà possibile sviluppare un servizio ferroviario regionale transfrontaliero con collegamenti diretti tra Ticino e Lombardia.

A medio e lungo termine TILO S.A. intende cogliere le opportunità di crescita che offrirà il mercato nel bacino d'utenza tra il Ticino e la Lombardia, in particolare in funzione della costruzione della nuova linea Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa.

Cose a cui fare attenzione

- Togliere oggetti inutili dalla macchina (peso).
- Controllare periodicamente la pressione dei pneumatici (resistenza al rollo).
- Smontare il portasci/portabagagli dopo l'uso (resistenza all'aria).
- Non premere sull'acceleratore in fase di accensione del motore.
- Accelerare rapidamente premendo l'acceleratore a tre quarti per uscire dal basso numero di giri.
- Passare appena possibile alla marcia superiore.
- Guidare sempre con la marcia più alta possibile (fa bene ai nervi e alla meccanica, risparmia carburante).
- Guidare con lungimiranza, per evitare frenate inutili.
- Non tenere mai inutilmente acceso il motore (semaforo, passaggio a livello).
- La pazienza e la tolleranza sono le virtù dei professionisti.

SCUOLA GUIDA

Discussione immaginaria fra un allievo conducente e il suo maestro conducente Eco-Trainer certificato dalla Eco-Drive® Quality Alliance

Cosa significa esattamente Eco-Drive?

Eco-Drive è una nuova mentalità di guida che permette, grazie ad uno stile di guida moderno, di diventare più attenti alla sicurezza, all'ambiente e quindi alla qualità della vita.

Ma guidare così deve essere difficilissimo! Come allievo è già difficile gestire il traffico, la frizione, il cambio, i posteggi, ecc. Come faccio a imparare a guidare così?

Sembra complicato, ma in realtà è molto facile! Già nelle lezioni di teoria parleremo di potenza dei motori e di coppia motrice, dell'uso intelligente del cambio, del regime di rotazione e quindi di tutte le possibilità che abbiamo per contenere i consumi e di conseguenza l'inquinamento. E poi nelle lezioni di pratica, con uno specialista al fianco che ti segue e che ti consiglia, non farai nessuna fatica. Anzi, poi ti scapperà un sorriso, quando vedrai gente guidare in modo aggressivo, consumando e inquinando inutilmente.

Perché allora molti automobilisti guidano ancora così?

Probabilmente perché non hanno seguito una vera scuola guida o non si sono mai aggiornati. O forse non hanno capito che è giunto il momento di pensare all'aria che respiriamo e quindi all'ambiente.

Quindi, se ho ben capito, inizieremo con una teoria Eco-Drive.

Esatto! In seguito, già dalla prima lezione di guida, cercheremo di applicare queste tecniche. Alla fine di ogni lezione annoteremo su un formulario il consumo medio registrato dal computer di bordo, così tu stesso, man mano che riesci a fare ciò che ti chiedo, potrai notare il calo dei consumi. Faremo inoltre delle speciali prove, contenute nel Passaporto Energia, in cui potrai toccare con mano i vantaggi di questa tecnica di guida intelligente.

Ho capito che questo sarà parte integrante della mia preparazione; sarà anche parte del mio esame?

Sì, con Eco-Drive i maestri conducenti promuovono una nuova mentalità nei loro allievi. All'esame di guida dovrai dimostrare una "guida parsimoniosa e rispettosa dell'ambiente" (nuova OAC).

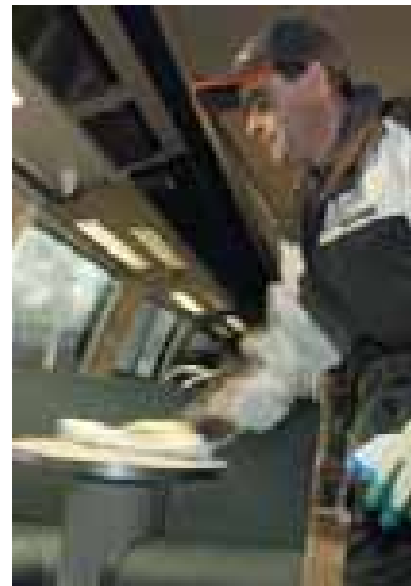
Sai che non vedo l'ora di imparare a guidare con questa nuova guida moderna? Deve essere favoloso! Ne parlerò anche a casa. I miei continuano a lamentarsi del prezzo della benzina, ma non sanno che si può guidare, anche divertendosi, consumando di meno.

Bravo, è un'ottima idea! Potresti invitare i tuoi genitori a parlarne con me o con un altro maestro conducente Eco-Trainer certificato. Auguri per la tua formazione!

Per informazioni / contatto:
www.eco-drive.ch, info@eco-drive.ch
 o Aldo Prospero (079 620 96 56)



Polizia ferroviaria: «Angeli custodi nelle stazioni e sui treni»
a destra: Il servizio Rail Clean



Mezzi pubblici e sicurezza

Intervista di muoviTI a Alessandro Malfanti, portavoce FFS per il Ticino

Quest'estate, in Ticino numerosi utenti delle FFS si sono lamentati per le alte temperature registrate a volte nei vagoni e per l'impossibilità di aprire i finestrini. In queste condizioni, è ancora possibile giungere a destinazione freschi e riposati?

L'aumento della temperatura nei treni regionali è nota alle FFS. Essa è un fenomeno ciclico che si ripresenta regolarmente ogni anno durante le settimane estive più calde. I treni regionali di TILO sono però dotati di finestrini che possono essere abbassati per far circolare l'aria. Inoltre, dal mese di luglio di quest'anno TILO offre in determinate fasce orarie ai clienti della linea S1 (Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso) e tra Chiasso e Milano un servizio di ristoro con carrelli. Ai clienti viene così offerta la possibilità di acquistare ad esempio gelati o bibite fresche. L'aumento della temperatura negli scompartimenti dei treni regionali sarà definitivamente risolto fra due anni con l'arrivo dei nuovi treni regionali tipo FLIRT dotati di impianto di condizionamento.

Per alcune persone, in particolare per i meno giovani, salire su un treno regionale comporta un certo sensazione di insicurezza. Le FFS sono certamente coscienti di questo problema: cosa si intende fare per rassicurare queste persone?

In questo caso bisogna parlare di sensazione di insicurezza soggettiva. Oggettivamente invece in Ticino negli ultimi anni non sono state registrate o denunciate aggressioni fisiche nei confronti di persone anziane sui treni regionali. Le stazioni ed i treni rimangono tra i luoghi più sicuri in questo senso, dato che il controllo sociale svolge un ruolo importante. Per tornare alla sua domanda, posso affermare che negli ultimi anni le FFS hanno adottato tutta una serie di misure che rientrano nel pacchetto denominato «Rail Fair». Di queste fanno parte le iniziative «Fratelli maggiori» su alcune linee nella Svizzera romanda e «Fratelli maggiori Prospettiva» su alcune linee della Svizzera tedesca, la cui presenza sui treni regionali ha fatto registrare una importante diminuzione degli atti di inciviltà e maleducazione tra i giovani. A queste

vanno aggiunte l'installazione della videosorveglianza nei treni regionali e nelle stazioni, le pattuglie della polizia ferroviaria, i controlli sporadici sui treni regionali, il personale del treno sui convogli a lunga percorrenza e le misure di sensibilizzazione degli studenti grazie al treno itinerante «Sicuro, corretto». Come può notare le FFS non stanno con le mani in mano per garantire la sicurezza sui treni e nelle stazioni.

Nel passato, i treni svizzeri erano tra i più puliti al mondo. Oggi, soprattutto in alcuni treni regionali, c'è l'impressione che questa situazione stia cambiando. A cosa è dovuto?

Le FFS hanno nettamente aumentato il loro impegno nel settore della pulizia delle carrozze. Ne è dimostrazione il fatto che internamente le carrozze del traffico regionale vengono pulite più volte al giorno durante le soste in alcune stazioni. È però un dato di fatto la presenza di cartacce, lattine e giornali, in particolare in alcuni treni nelle ore di punta. In questo caso bisogna chiedersi: è colpa delle FFS che non puliscono i



Stress da mobilità

treni o delle persone che hanno sempre meno rispetto per la «res publica». Ricordo che una volta colui che gettava una cartaccia per strada veniva additato dai passanti. Oggi avviene ancora?

I vandalismi e gli atti di inciviltà si verificano dappertutto e in particolare sui treni e nelle stazioni ferroviarie. Si ha un po' la sensazione che si tratti di una spirale infernale e che purtroppo, in questa battaglia le FFS non siano la parte più forte. Quali conclusioni ne traete?

La spirale dell'aumento degli atti di vandalismo si è interrotta lo scorso anno. Attualmente stiamo registrando un cambiamento di tendenza. Nel rapporto sulla sicurezza delle FFS per il 2004, pubblicato l'8 agosto di quest'anno, gli atti di vandalismo sono calati rispetto all'anno precedente. Anche l'ammontare dei danni è passato da 6 milioni a 5,4 milioni di franchi. Lo stesso trend è stato registrato per quanto riguarda le aggressioni verbali e fisiche nei confronti del personale delle FFS. Questo significa che il mix di misure sulla sicurezza adottate dalle FFS sta dando i primi frutti. Sono dati estremamente positivi che le FFS si augurano di poter riconfermare anche nel 2005.

Non solo rose e fiori Visioni

Il viaggiare e lo spostarsi in genere, soprattutto da e verso il posto di lavoro, può presentare problemi e generare un certo stress. Anche se si usufruisce dei mezzi pubblici. Studi svolti dal medico britannico David Lewis su pendolari che viaggiano regolarmente in treni e bus molto affollati hanno evidenziato che queste persone sono sottoposte ad una sollecitazione piuttosto elevata dal punto di vista fisiologico e psicologico. In alcuni casi estremi, i valori della pressione arteriosa e delle pulsazioni di questi pendolari possono addirittura superare quelle fatte registrare da un pilota di jet durante la simulazione di un combattimento.

Questo stress varia da persona a persona e dipende, oltre che dalle condizioni stesse del mezzo e dal comfort del viaggio, dal contatto ravvicinato con persone estranee, da molti percepiti come un'invasione della sfera intima. Gli studiosi suggeriscono di riconsiderare gli spazi a disposizione sui mezzi pubblici e nel contempo consigliano di eseguire un po' di moto per scaricare la tensione accumulata nella vita da pendolari.

Confrontando il Ticino con regioni simili, si constata che da noi sono auspicabili progressi in diversi aspetti del sistema dei trasporti, sia pubblici che individuali. In particolare, si nota la mancanza o la scarsità di:

- titoli di trasporto giornalieri o settimanali unificati (in arrivo)
- possibilità di combinare in modo semplice i vari mezzi, per esempio trasportando la bicicletta sui mezzi pubblici anche nelle zone discoste
- collegamenti e coincidenze efficienti anche per le regioni periferiche

Inoltre, la mobilità ed i suoi utenti vanno probabilmente considerati in modo più globale: anche il ticinese che si sposta al di fuori della propria zona diventa un turista che si aspetta di essere trattato in modo cordiale e di trovare un'offerta di servizi efficienti e facili da utilizzare. Sempre per quanto riguarda il turismo andrebbero inoltre potenziate le misure per una mobilità più sostenibile.

www.nno.ch ffs

Con le FFS da una porta all'altra.

RadLink è il complemento ideale, dunque quello che meglio si addice ai vostri viaggi in treno. Al sito www.ffa.ch/radlink avete tutti i collegamenti convenienti Pi-Piut, Carsharing, le biciclette sono a noleggio, e via dicendo.

KILO&GRAMM GmbH • MANESSESTRASSE 8 • CH-8003 ZUERICH
T +41 (0)43 317 97 81 • F +41 (0)43 317 97 82
INFO@KILOGRAMM.CH • WWW.KILOGRAMM.CH

KILO&



Das Hotel Cristallina wird nach ökologischen Prinzipien geführt, garantiert Qualität des Ambientes und Achtung vor natürlichen Ressourcen.

Es liegt im grünen und bietet den idealen Ausgangspunkt für Wanderungen und andere Aktivitäten in der Natur.

Bio-Küche mit Naturkost.

WWF Tessin Auszeichnung

Il Sole sul tetto 2005

Schweizer Solarpreis 2005

Kat. Bausanierungen

Im Bezug auf Mobilität:

– Elektrische Auto und Bikes zum mieten

Im Bezug auf erneubare Energien:

– Zentralheizung mit Holzschnitzel

– Warmwasser durch Solaranlage

– 4 KWp photovoltaische Anlage

cristallina

Eco-Hotel, ristorante, pizzeria

CH-6678 Coglio, Vallemaggia (Tessin)

TEL +41 (0)91 7531141

www.hotel-cristallina.ch



Con il 55% di popolazione che si muove troppo poco (contro il 27% a livello nazionale), il Ticino ha il triste primato della sedentarietà. Sono dati che fanno riflettere anche gli esperti di medicina sportiva.

All'Ospedale della Carità di Locarno si trova il Centro di medicina e chirurgia dello sport (CMCS), uno dei 10 Swiss Olympic Medical Center della Svizzera. Questi centri offrono a tutti gli sportivi dei test di prestazione fisica, diagnostica medica e cura di lesioni legate alla pratica dello sport.

Uno degli obiettivi del CMCS è di rivolgersi a tutti, e non solo alla categoria degli sportivi d'élite, affinché possano svolgere un'attività fisica in tutta sicurezza



Dr. Patrick Siragusa

Sembra poco, basta veramente?

Sì, è dimostrato che si ottiene un miglioramento della qualità di vita e una diminuzione del rischio cardiovascolare. Queste sono le raccomandazioni minime per favorire il benessere. Se invece si vogliono migliorare resistenza e forza, è necessario investire almeno 30 minuti tre volte a settimana in un'attività fisica ad

un'intensità tale che comporti l'aumento del ritmo cardiaco e della sudorazione. In questo caso, si parla già d'attività sportiva. Costanza e continuità sono fattori importanti, non c'è un effetto memoria dei benefici dell'attività fisica. Non è mai troppo tardi, uno può cominciare anche a 70 anni.

Come scegliere l'attività fisica più adatta?

Se fatto con piacere, tutto risulterà più facile. È molto importante scegliere un'attività che piaccia e che non metta a rischio la salute del paziente. Per esempio, una persona obesa dovrebbe evitare di fare jogging, sennò avrà probabilmente dei dolori alle ginocchia e/o alle caviglie. In ogni caso, chi comincia a praticare sport dopo i trentacinque o quarant'anni dovrebbe prima consultare un medico per un controllo, e cominciare gradualmente.

I consigli dello specialista

za e sotto controllo medico. In Svizzera, solo 10 centri hanno ottenuto questa certificazione, ciò che rappresenta per il Sopraceneri e la Svizzera italiana un punto di riferimento unico nel suo genere. muovITI ha chiesto al Dr. Patrick Siragusa, specialista FMH in medicina interna e medicina dello sport, responsabile del Centro CMCS, alcuni consigli per migliorare il proprio benessere.

Dr. Siragusa, quali esercizi quotidiani dovrebbe svolgere una persona per il proprio benessere:

Per migliorare il benessere fisico, bisogna aumentare il movimento tutti i giorni, almeno per trenta minuti, che si possono anche frazionare. Quando parliamo di movimento intendiamo un'attività fisica che aumenti leggermente la frequenza respiratoria. Per esempio, posteggiare la macchina un po' più lontano dal posto di lavoro e fare il resto a piedi, evitare il più possibile gli ascensori.



Il CMCS si occupa della salute nell'attività sportiva

*GoldenPass
Classic
Plaisir suprême*

*Entre Montreux, Gstaad et
Zweisimmen, le nouveau train
GoldenPass Classic vous
transportera dans un monde
de beauté et de nostalgie.*



Informations
Rail Center GoldenPass Services
1000 2000 200 200 - 2000 - 2000
2000 - 400 200 200
www.rgp.ch

Nouveau
à partir de 200.-



Ferretti: da buon corridore ad apprezzato cronista sportivo

Antonio Ferretti, la bici nel sangue

«Faccio fatica a staccarmi dalla bicicletta», dice Antonio Ferretti, ex corridore professionista, oggi giornalista sportivo per la TSI (Televisione della Svizzera italiana). In realtà, Ferretti non cerca neanche un po' di allontanarsi dalle due ruote. L'ex campione usa la sua bici non solo come hobby, ma soprattutto, come mezzo di trasporto, nella quotidianità. Il ticinese - che più volte ci ha fatto vivere il Tour de France sulla sua bici e poi commentandone le tappe - sogna di vedere più ticinesi pedalare, e le piste ciclabili aumentare nel suo cantone.

Quanto spazio occupa la bicicletta nella sua vita?

«Innanzitutto, è un mezzo di trasporto eccezionale. Nessun altro mezzo ti dà la stessa libertà, ti concede di andare dove e quando vuoi, di fermarti ogni volta che ti pare... il tutto con le tue gambe e la tua

bici, evitando lo stress dei semafori, la mancanza di parcheggi, senza far colonne! Dopo una giornata di lavoro, ritornare a casa in bici, fa bene alla mente e mi permette di scaricare le tensioni accumulate davanti al computer.

In Ticino gli amanti del ciclismo sono numerosi... allora, come mai la bicicletta viene utilizzata raramente come mezzo di trasporto?

Due aspetti spiegano questa situazione: Per cominciare, credo che la bicicletta sia tuttora rimasta un mezzo di trasporto un po' «proletario» per tanti. Ricordo che da ragazzo, ero uno dei pochi giovani a spostarmi in bici piuttosto che in motorino e questo non era tanto «in»...

Poi, bisogna ricordare che la topografia del nostro territorio non è proprio facile, con tante vallate, strade strette e sinuose. Manca anche una volontà politica, non come in tanti altri paesi più evoluti, dove hanno capito quest'argomento da anni.

Oggi si spendono tanti soldi per fare spinning in palestra mentre sarebbe

più facile utilizzare le due ruote per tenersi in forma...

Di fatto, ci sono contraddizioni nelle campagne promosse dallo Stato per migliorare la salute. Purtroppo, le contraddizioni sono numerose anche in altri ambiti, come nel caso di genitori che utilizzano un potentissimo 4x4 per percorrere un chilometro e portare i figli a scuola... oltre ad aumentare gli ingorghi stradali e peggiorare la qualità dell'aria, fanno passare un messaggio molto negativo ai loro bambini, e cioè: l'indispensabilità dei veicoli a motore! È ridicolo!

Ma lei sa che le finanze pubbliche attuali non possono certamente permettere nuove spese come la costruzione di piste ciclabili...

Certo! Ma non dappertutto bisogna costruire nuove piste per facilitare il passaggio delle bici. Anche a Parigi mancano soldi pubblici e sono confrontati con ingorghi e l'inquinamento dell'aria. Ma hanno capito che era ora di liberare parzialmente le strade dalle automobili per favorire la bicicletta. Spero che il messaggio arrivi anche in Ticino!

Il Centro di Competenze per la mobilità sostenibile



A scuola di mobilità

Quest'anno ricorre il decimo anniversario dalla nascita del Progetto VEL in Ticino.

La prima fase del progetto, dal 1995 al 2001 a Mendrisio, aveva come obiettivo la dimostrazione dell'efficacia dei veicoli elettrici. Dal 2001 si è passati al Progetto VEL2, concluso ufficialmente il 30 giugno 2005, che mirava, tramite contributi finanziari, alla promozione dei veicoli efficienti su tutto il territorio cantonale.

Le attività di sensibilizzazione e introduzione della mobilità sostenibile intraprese dal Progetto VEL2 sono portate avanti ed ampliate dal nuovo Centro di Competenze per la mobilità sostenibile. Il Centro di Competenze, anche su mandato di SvizzeraEnergia, continua a promuovere i veicoli efficienti e le tecnologie alternative ed assicura la gestione in Ticino della rete pubblica di ricarica per veicoli elettrici e altri servizi di assistenza ai VE-Listi (i possessori di veicoli efficienti). Oltre a ciò, si propone per azioni di sensibilizzazione di vario tipo, anche tramite progetti avviati in precedenza, e intende



Mobilità dolce

offrire consulenza in ambito di progetti legati al traffico e alla mobilità a costruttori ed importatori, a comuni ed aziende.

In particolare si pensa al programma didattico completo per le classi di quarta media, «A scuola di mobilità», realizzato in stretta collaborazione con il Dipartimento educazione, cultura e sport del Canton Ticino. Il programma, pronto a partire da questo anno scolastico, si può richiedere per il momento al Centro di Competenze. Si tratta di un kit didattico per la realizzazione indipendente di un programma completo di sensibilizzazione alla mobilità sostenibile. Prevede diverse attività volte a rendere coscienti i ragazzi sulle conseguenze di una mobilità irresponsabile, facendo riflettere su

possibili soluzioni di mobilità sostenibile, tra le quali spiccano la mobilità dolce ed i trasporti pubblici, così come i veicoli più efficienti. Si sottolinea infatti l'importanza di operare una scelta intelligente ogni volta che ci si deve spostare, optando per la soluzione più efficiente in base alle modalità di trasporto, al tempo a disposizione e alla distanza da percorrere. Proprio in quest'ottica, per spostarsi all'interno di un centro urbano la mobilità ciclo-pedonale può essere più efficiente e sostenibile sotto vari aspetti, come si vuole dimostrare con il progetto pilota «Mendrisio al passo coi tempi». Si tratta di un concetto innovativo (riconosciuto anche dall'Ufficio federale delle strade) che promuove la mobilità ciclo-pedonale rendendo disponibili ai cittadini ed ai visitatori i percorsi più sicuri ed i tempi medi di percorrenza tra diversi punti cardine del borgo. Il progetto è stato recentemente sottoposto al municipio del Comune di Mendrisio, che ha deciso di sostenerlo e metterlo in atto.

Il Centro di Competenze per la mobilità sostenibile crede fermamente nell'importanza di sensibilizzare verso una mobilità più sostenibile, proponendo vari servizi, misure ed iniziative in questo campo.

www.infovel.ch / 091 646 06 06



Mehrmals täglich.

simpel.ch

Das Netz für den Alltag



Aktive Velofahrerinnen in der ganzen Schweiz zählen auf unsere Fahrräder.

Tag für Tag und bis zu 1000 Kilometer im Jahr. Unsere wartungsarmen Velos lassen sie nicht im Stich.

Bei unserem Direktvertrieb stellen wir Ihnen viel Velo für's Geld. Jedes simpel.ch-Velo wird von uns fachmännisch montiert und fahrbereit vor Ihre Haustüre geliefert. Wann profitieren Sie?

Mehr Infos im Internet unter www.simpel.ch oder Telefon 0848 55 44 55

La voglia ritrovata

Dal 10 Maggio al 5 Giugno 2005 quasi 1'600 collaboratori della Migros, divisi in gruppi di quattro persone, hanno raggiunto il proprio luogo di lavoro in bicicletta. Questa voglia di fare movimento è nata certamente dalla libera volontà dei collaboratori, tuttavia bisogna anche ammettere che le cicliste ed i ciclisti avevano deciso di partecipare al progetto pilota «Bike to Work» promosso dalla IG Velo Svizzera.

«Recarsi ogni giorno sul posto di lavoro in bicicletta è una delle ricette più efficaci per favorire la propria salute e la propria capacità produttiva» afferma Adolf Ogi, promotore dell'azione Bike to Work, che accoglie con grande favore tale iniziativa grazie alla quale ognuno può contribuire attivamente e facilmente al proprio benessere. La Migros, in qualità di azienda pilota, ha mostrato quello che Adolf Ogi e IG Velo auspicano possa

avvenire in tutta la Svizzera. In altre parole, che le aziende si impegnino a favore della salute dei propri collaboratori e, partecipando all'azione «Bike to Work», creino con argomentazioni accattivanti una vera e propria cultura dell'attività fisica da praticare mentre si va al lavoro. L'azione dovrebbe motivare e

spingere il maggior numero possibile di persone ad utilizzare la bicicletta non solo nel tempo libero ma anche per raggiungere il posto di lavoro.

La Migros è rimasta favorevolmente impressa da questa iniziativa, pertanto è stato facile convincerla a partecipare all'azione in qualità di azienda pilota. «Bike to Work si adatta alla perfezione al punto chiave della filosofia Migros di quest'anno: la salute. L'azione di IG Velo ci fa muovere nel senso più vero del termine», afferma Gisèle Girgis, membro della Direzione generale presso la Federazione delle cooperative Migros. Naturalmente si sperava che l'azione potesse essere accolta con entusiasmo anche dai collaboratori. Ma le tante risposte positive arrivate da ogni parte oltre ogni aspettativa, sono state una piacevole sorpresa. Anche le prime cifre delle analisi, che l'Ufficio federale dello sport ha eseguito in concomitanza con l'azione, confermano il grande consenso dei collaboratori. Più di un terzo di tutti i partecipanti al progetto pilota dichiara di aver trovato le giuste motivazioni per andare a lavorare in bicicletta solo grazie a questa iniziativa. Quindi, per l'intera

Bike to Work 2006: parteciate e potrete vincere i meravigliosi premi in palio!

durata dell'azione hanno adottato la bicicletta come mezzo di trasporto. «Per poter ottenere qualcosa, è importante dare gli stimoli giusti e presentare la bicicletta in una dimensione divertente, quasi giocosa. Si devono

presentare la bicicletta in una dimensione divertente, quasi giocosa. Si devono



comunicare chiaramente alle persone tutti i vantaggi che l'andare in bicicletta comporta (promozione della propria salute, risparmi in termini di costi e ogni tanto di tempo, diminuzione dello stress e naturalmente la possibilità di vincere i premi in palio)» afferma convinto Gregor Zimmermann, responsabile del progetto promosso da IG Velo.

«Ho imparato ad apprezzare la combinazione bicicletta e treno».



Raymond Place, 33 anni e responsabile sviluppo alla Cioccolata Frey SA, da due anni fa il pendolare con l'automobile dalla città di Zurigo, dove risiede, al suo luogo di lavoro, Buchs presso Aarau. Per tutto il mese in cui si è svolta l'azione «Bike to Work» ha rinunciato all'automobile combinando il treno alla bicicletta. Per l'occasione ha acquistato un abbonamento mensile delle FFS valido per tutta la Svizzera e una nuova bicicletta. Alla stazione di Zurigo arrivava con la bicicletta o il tram. Con la sua nuova bicicletta, che ha sistemato nella stazione apposita di Aarau, raggiungeva la sede della sua ditta a Buchs in 15 minuti circa.

Ha deciso di partecipare non appena ha sentito parlare dell'azione?

Ci è voluto qualche giorno per abituarci all'idea di andare a lavorare per un mese senza la mia automobile.

Qual è stata la motivazione che l'ha spinto a partecipare?

La possibilità di partecipare in gruppo mi ha convinto a provare. La salute e il sovrappeso sono altri due motivi più personali che mi hanno spinto a partecipare.

Prima di questa iniziativa aveva mai pensato di andare al lavoro utilizzando un mezzo di trasporto diverso dalla sua automobile?

Prima dell'azione credevo che il treno e la bicicletta fossero troppo scomodi.

Cosa si aspettava prima dell'azione?

Pensavo che avrei impiegato più tempo per raggiungere il mio posto di lavoro e che qualche volta mi sarei bagnato a causa della pioggia.

E come è andata l'esperienza vera e propria?

Una volta mi sono bagnato veramente ma nella maggior parte dei casi sono arrivato alla meta sempre asciutto. Il dispendio di tempo leggermente superiore richiesto dallo spostamento con il treno e la bicicletta è stato ampiamente ricompensato dai vantaggi che ho tratto da questa esperienza. Ho avuto molto più tempo per leggere, sono arrivato più riposato in ufficio, mi sentivo più tonico e tornavo a casa la sera più rilassato. Inoltre, sulle autostrade circolano già tante automobili, quindi ho fatto un piacere a tutti gli altri automobilisti. Per me, questa azione è stata un vero e proprio arricchimento.

Continuerà ad andare al lavoro con la bicicletta?

Sì, tutte le volte che sarà possibile. Ovviamente non quando nevierà, ploverà o le strade saranno gelate. Ho imparato ad apprezzare la bicicletta e il treno e ho l'intenzione di utilizzare di più entrambi anche nella mia vita privata.

2006, partecipare è di moda

Partecipazione: perché le collaboratrici e i collaboratori possano partecipare, il loro datore di lavoro deve aderire all'azione. Facendo ciò, il datore di lavoro garantisce il proprio impegno, nomina un coordinatore interno ed è responsabile verso i collaboratori del continuo flusso di informazioni e pubblicità relative all'azione.

Team:

i collaboratori partecipano all'iniziativa in gruppi di quattro persone. Nelle imprese e nelle filiali più piccole possono iscriversi anche gruppi di due o tre persone.

Il tragitto verso il luogo di lavoro: i membri di un team non devono percorrere il medesimo tragitto per recarsi al lavoro. Possono coprire il percorso per proprio conto. Se il tragitto verso il posto di lavoro è troppo lungo, è possibile combinare la bicicletta ai mezzi di trasporto pubblici. L'unica condizione è che almeno una parte del tragitto venga percorsa con la bicicletta.

Obiettivo dei partecipanti:

tutte le persone che per almeno metà dei propri giorni lavorativi utilizzano la bicicletta per andare al lavoro, soddisfano le condizioni per partecipare all'estrazione dei premi messi in palio dal il concorso.

Le imprese possono iscriversi sin da oggi al concorso del 2006:

IG Velo Svizzera
Gregor Zimmermann
Telefono 031 318 54 13
gregor.zimmermann@igvelo.ch

concorso

18

In palio... nessuna auto! ma molt

- Risparmi la vostra benzina! Estrazione di buoni per corsi gioralieri Eco-Drive presso il centro di Veltheim o del TCS. www.eco-drive.ch
- La pratica borsa stile corriere di simpl.ch. Una borsa alla moda, in Cordura Nylon, che offre molto spazio per la spesa. Con bande riflettenti 3M ed il logo simpl.ch. www.kuriertasche.ch
- Una simpatica gita per tutti! Vincete una carta famiglia valida un anno o singole carte giornaliere. www.zoo.ch
- Vincete un weekend (prolungato) per due persone presso:
Hotel Belvoir ***
7524 Zuoz
www.hotel-belvoir.ch



- Vincete un weekend (prolungato) per due persone presso: Eco-Hotel Cristallina, 6678 Coglio-Vallemaggia www.hotel-cristallina.ch

• Oppure uno dei premi supplementari: La bicicletta modello «wegwärts II», della ditta simpl.ch. Una bicicletta ben equipaggiata ma semplicissima nell'uso, per gli spostamenti di tutti i giorni. Grazie alla tecnologia che concentra sul mozzo il cambio Shimano Nexus, i freni ed il dinamo, offre una grande affidabilità e sicurezza nel traffico stradale. Disponibile in diverse grandezze, sia da donna che da uomo.

- Bici e comfort? Con la nuova sella «Sofa» di [Veloplus](http://veloplus.ch) nessun problema! www.veloplus.ch

Un grazie particolare ai partners del concorso:

VELOPLUS

SPORTXX
MAGAZIN

graubünden

simpl.ch
www.simpl.ch

OLYMPUS

i altri bellissimi premi!

- Vincete un weekend (prolungato) per due persone presso: Sporthotel Scaletta***
7525 S-chanf
www.hotel-scaletta.ch



- Vinca un di questi libri magnifici: «Meine 100 besten TV-Rezepte von Annemarie Wildeisen» o «City-Hotels für wenig Geld» o «Die schönsten Gratwanderungen der Schweiz» o...
www.at-verlag.ch



Promotion:

- Conoscete Max? È un carrello innovativo dai molti talenti! Per lo shopping, i piccoli trasporti ed il tempo libero. Dotato di sistema di aggancio alla bici. www.sportxx.ch

- O magari preferite fotografare? 8 Milioni di Pixel in un'elegante cassa in metallo. La nuova μ DIGITAL 800: un riferimento nel settore della foto digitale, grazie alle prestazioni ed al perfetto design. La lucente cassa in metallo resiste alle intemperie. La nuova tecnologia Bright-Capture garantisce ottime foto anche di notte o in caso di illuminazione problematica. Lo schermo LCD Hyper Crystal da 6,4 cm vi mostra immediatamente le foto scattate, in modo nitido anche con luce solare diffusa. www.olympus.ch

Condizioni di partecipazione:

Completare il tagliando e ritornarlo per posta oppure riempirlo elettronicamente sul sito www.mobilitaetsberatung.ch e .. incrociare le dita! **TERMINE DI INVIO: Lunedì 10 ottobre 2005**

Ritornare il tagliando di partecipazione a: «Giornale mobilità», Concorso, Casella postale 8820, 8036 Zurigo oppure riempirlo sul sito www.mobilitaetsberatung.ch Le vincitrici ed i vincitori verranno informati per iscritto. Sul concorso non verrà scambiata alcuna corrispondenza. Sono escluse le vie legali.

.....

Cognome _____

Nome _____

Indirizzo _____

NAP/Luogo _____

Età _____

Telefono _____

Mail _____


www.map-zh.ch

Comunicare bene per favorire i cambiamenti



Intervista alla presidente della Conferenza cantonale dei genitori, Francesca Bordoni Brooks

La presidente della Conferenza cantonale dei genitori e consigliera comunale a Lugano Francesca Bordoni Brooks, è convinta che, per far cambiare le abitudini in materia di trasporto, una buona comunicazione sia indispensabile. Proprio in queste settimane, il Gruppo genitori inizia la sua collaborazione con il Cantone, nell'ambito del progetto «Strade sicure» lanciato recentemente.

Quali sono i problemi di mobilità degli scolari che la vostra associazione ha potuto osservare in questi ultimi anni?

La strada che separa il bambino dalla scuola è uno spazio molto importante. I piccoli hanno bisogno di questo tragitto per imparare a socializzare, a vedere da soli tanti dettagli come la presenza di un negozio, una fontana, una pianta particolare, ecc. Abbiamo paragonato dei disegni fatti da allievi che vengono portati a scuola in auto tutti i giorni con quelli dei loro compagni che percorrono il tragitto a piedi oppure in bicicletta. La differenza è stata sorprendente. Il bambino che si sposta con i propri mezzi (bici, a piedi, monopattino) ha l'opportunità di osservare un mondo che sfugge completamente a chi sale a bordo di una vettura davanti a casa e ne scende davanti alla scuola.

Vale a dire che sono i comportamenti dei genitori che bisognerebbe cambiare in prima linea?

In parte sì. Ma non si tratta di giudicare chi, pensando di far bene, intende proteggere i propri figli dai pericoli stradali. Anzi, l'idea sarebbe piuttosto di aiutare a riflettere un attimo sulle conseguenze di un tale comportamento. Ad esempio, sul fatto che il bambino perde un'opportunità d'approccio alle piccole cose della vita, che hanno un grande valore formativo. Alcuni specialisti che hanno studiato proprio questo problema, sono del parere che chi non ha avuto quest'opportunità difficilmente può recuperare queste esperienze più tardi. Ne sono anche personalmente convinta. È pure una questione di fiducia, che noi genitori dobbiamo imparare a dare ai nostri figli.

Vale a dire che il «pedibus» per esempio, non è sufficiente come misura di sicurezza?

L'idea del «pedibus» è ottima, soprattutto per i più piccoli. Ma, per i motivi pedagogici appena elencati è, a mio modo di vedere, soltanto un inizio. Sarebbe auspicabile andare oltre, oppure trovare delle soluzioni alternative più elaborate. Le strade sono pericolose: meglio rendere i bambini attenti a questa realtà, piuttosto che accontentarsi di accompagnarli - pure a piedi - senza che debbano concentrarsi sui pericoli che li circondano.

...Una strada ancora lunga e in salita?

Sì e no. Noi cittadini, possiamo cambiare e migliorare tante cose. In politica ho capito che spesso le porte sono più aperte di quello che si pensa. Tante volte, una presentazione chiara del problema, fatta con calma e nel momento giusto, permette di compiere grandi passi.

Il Gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera italiana (GMT-Si), unitamente alla Conferenza cantonale dei genitori e grazie al sostegno del Canton Ticino, promuove attivamente il «pedibus», ossia lo spostamento a piedi organizzato e accompagnato dei bambini sul percorso casa-scuola.

Vedi www.pedibus.ch

«**BorghettoVivo**»:
**inaugurazione il
 22 settembre**
**Osmosi tra mobilità
 e spazi conviviali**

Solitamente si pensa a Giubiasco come ad un labirinto urbanistico o ad una zona di transito in un paesaggio industriale. Questa cittadina del Sopraceneri, con il fattore di crescita demografica più alto del Ticino, offre ben più di rotonde e traffico motorizzato. Per dimostrarlo e facilitare

la viabilità e l'accesso al nucleo storico di Giubiasco, il Municipio e la Società commercianti hanno collaborato assieme al progetto «BorghettoVivo», che verrà inaugurato proprio il 22 settembre, nell'ambito della Giornata europea della mobilità.

Il Borghetto, antico quartiere con i suoi negozi al dettaglio, è senza dubbio la parte più pittoresca della cittadina, ma è inserita in un contesto urbano complesso. Per rimediare a questa situazione e valorizzare l'attrattiva del borgo e dei suoi piccoli commerci, sono state adottate

una serie di misure come la creazione di un sottopiatto che illustra una cartina del Borghetto (vedi illustrazione), e suggerisce vari percorsi pedestrì e ciclabili praticabili nel nucleo.

Questo progetto affianca la realizzazione di opere di sistemazione urbanistica in esecuzione nel centro del Borgo. L'obiettivo è di promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta e di mantenere vivo il centro storico di Giubiasco, attraverso la realizzazione di spazi pubblici piacevoli che permettano ai vari utenti, motorizzati e non, di convivere in armonia

«**BorghettoVivo**»



È vero che a Verbier ci sono problemi di traffico?

In inverno sì, in particolare durante le feste di fine anno e le vacanze di febbraio. In questi periodi l'afflusso di turisti è particolarmente elevato. Nel resto dell'anno il traffico, pur essendo denso, non pone particolari problemi. Il punto più critico è costituito dalla piazza centrale, perché è lì che tradizionalmente si registra la maggiore concentrazione di veicoli. Nelle immediate vicinanze, poi, vi sono rallentamenti dovuti ai numerosi passaggi pedonali e, in alcuni casi, alla presenza eccessiva di veicoli.

Alla rue de Médran avete allestito a titolo sperimentale una zona d'incontro. Come funziona?

Le zone d'incontro sono aree in cui i pedoni hanno la precedenza e la velocità massima segnalata è di 20 km all'ora. Abbiamo posato una serie di ostacoli in legno per impedire che gli automobilisti circolino a velocità troppo elevate. Benché dal punto di vista estetico non riscuotano molto successo, questi elementi rallentatori sono solidi, resistono alle temperature invernali e sono a prova di vandalismo. Con questa zona vogliamo

A Crans-Montana, nella scorsa stagione estiva e invernale, è stata allestita a titolo sperimentale una zona d'incontro. L'esperimento dimostra che anche in una zona turistica come quella di Crans-Montana è possibile conciliare le esigenze di mobilità con quelle di tranquillità e salute, nonostante gli inevitabili attriti. Il progetto, tuttora sostenuto dal Piano d'azione «Ambiente e salute» dell'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP), è fonte d'ispirazione per altre stazioni turistiche, in particolare Verbier. Il sindaco, Robert Gaillard, spiega in che modo il suo comune può trarre vantaggio dall'esperienza di Crans-Montana.

ridurre l'importanza del traffico motorizzato sulle strade e migliorare la coabitazione tra pedoni e automobilisti.

Qual è stata la reazione della popolazione?

I negozianti e i ristoratori della rue de Médran si sono espressi per lo più in termini positivi e apprezzano in particolare la riduzione della velocità. Hanno predisposto panchine e terrazze esterne, che – inutile dirlo – sono state prese d'assalto dalla clientela già lo scorso inverno. In estate questo spazio potrà essere sfruttato ancora meglio. Stiamo pensando ad

esempio di organizzare un mercato e animazioni di strada.

Voci critiche?

Certo, ci sono anche quelle. Ed è anche comprensibile, visto che ci troviamo in una fase pilota. Gli «arredi urbani» non sono piaciuti a tutti. Innovare significa però anche saper accettare le critiche e dare il tempo alla gente di abituarti ai

Vista sulla zona pedonale di Crans-Montana





photo: Peter Schneider

cambiamenti. Per molte persone è difficile accettare le novità sin dall'inizio.

Come intende reagire il comune alle critiche?

Innanzitutto abbiamo deciso di prolungare la fase pilota fino a fine estate, in modo da raccogliere dati ed esperienze su due stagioni particolarmente importanti per il turismo. In seguito condurremo un'inchiesta e definiremo le misure da adottare in base ai risultati ottenuti. Abbiamo anche previsto un concorso di idee per la sistemazione della zona d'incontro.

Quale bilancio può trarre dall'esperienza fatta finora con una zona d'incontro?

Il nostro obiettivo è di rispondere alle seguenti domande: Quale sviluppo vogliamo per Verbier? Quali sono le nostre esigenze interne ed esterne di mobilità? Quali soluzioni sono possibili? Le zone d'incontro sono una novità non solo per il nostro comune ma anche per l'intera regione, in quanto si basano su una legislazione molto recente. Penso però che anche i più recalcitranti si renderanno conto dell'importanza rivestita da queste zone. Nel complesso posso dire che la nostra esperienza è simile a quella di Crans-Montana. È difficile rispettare il limite di 20 km/h, soprattutto su una strada in pendenza. Di conseguenza, si circola generalmente a velocità troppo elevata. All'inizio poi, nonostante la campagna informativa, molti hanno dichiarato che la segnaletica non era sufficiente-

mente chiara. Altri non hanno capito di cosa si trattava. Ma questi sono problemi senz'altro risolvibili.

L'esperienza di Crans-Montana ha un'utilità diretta per il vostro comune?

Abbiamo seguito con interesse le regole fissate dal Piano d'azione nelle regioni pilota. Abbiamo discusso con le autorità comunali e i commercianti di Crans-Montana per trovare un progetto su misura per il nostro comune. Già dai primi contatti si è instaurata un'ottima collaborazione e questo anche perché abbiamo potuto lavorare con il consulente Pierre-

rassegnarsi e intende trovare soluzioni intelligenti e armoniche. La zona d'incontro è uno spazio conviviale che ha un effetto positivo sulla popolazione e sui turisti purché se ne faccia uso. Sono convinto che è una soluzione ottimale per il futuro.

A Crans-Montana si è già discussa la possibilità di introdurre una zona esclusivamente pedonale. Se ne parla anche a Verbier?

Il tema è stato e sarà trattato dal gruppo di lavoro che presiedo, cui è stato affidato l'incarico di elaborare un piano gene-

Scambio di esperienze, un modello vincente

François Schmid, che ha seguito il progetto sin dall'inizio e ci ha suggerito come trarre vantaggio dall'esperienza fatta a Crans-Montana, che presentava problematiche simili alle nostre. Il nostro compito, però, dovrebbe essere meno arduo, perché siamo un solo comune. Per Crans-Montana, invece, occorreva metterne d'accordo sei.

C'è concorrenza tra le stazioni turistiche vallesane?

È indubbio che dobbiamo migliorare la collaborazione, visto che molte stazioni turistiche hanno gli stessi problemi. Condividere le esperienze senza farci un'inutile concorrenza è certamente nel nostro interesse, a vantaggio di tutti. Il nostro obiettivo è di creare sinergie. Anche noi, a Verbier, vogliamo condividere le nostre conoscenze. Proprio per questo abbiamo ad esempio instaurato contatti con Zermatt e con alcune stazioni francesi dell'Alta Savoia.

Le zone d'incontro sono la panacea?

La moderazione del traffico ha un impatto positivo sul turismo e sull'atmosfera di una stazione turistica. Verbier non vuole

rale del traffico, definire l'immagine di Verbier in termini di sviluppo sostenibile, definire le esigenze di mobilità interne ed esterne e proporre soluzioni all'attenzione delle autorità.

Intervista: Isabel Küffer



Un mese di validità in più acquistando arcobaleno annuale fino al 31. 8. 2006



Tariffe

Zone
10 o 20 o 30
2 zone
3 zone
4 zone
5 zone
da 6 zone
* fino a 27 anni

	Adulti		Cittadini *
	Annuale	Annuale	
	Z. d.	Z. d.	Z. d.
10 o 20 o 30	360,-	380,-	210,-
2 zone	540,-	570,-	308,-
3 zone	864,-	1404,-	504,-
4 zone	1044,-	1719,-	609,-
5 zone	1368,-	2250,-	805,-
da 6 zone	1575,-	2574,-	924,-

*Cambia l'aria!
C'è arcobaleno*



www.ti.chiaria
www.ti.trasporti
www.arcobaleno.ch

TPL

*... UN SERVIZIO
IN MOVIMENTO.*



INFORMAZIONI SUI TITOLI DI TRASPORTO:
TEL. 091 4800 70 04/05

INFORMAZIONI SUI SERVIZI E CUPON SPECIALE:
TEL. 091 4800 70 04/05



VIA MANFREDI 88 • 6900 PREGASSONA • TEL. 091 4800 70 40 • FAX 091 4800 70 34
E-mail: info@tpl.ch

TRANSPORT
PUBLICI
LOCALI
TPL

Salute e ambiente binomio innovativo

Il programma di sostegno al Piano d'azione ambiente e salute (APUG) associa per la prima volta i due campi «ambiente» e «salute» a livello nazionale, in modo sistematico e innovativo. Il programma, che concretizza il Piano d'azione, è stato lanciato nel 2001 dall'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP) e si concluderà nel 2007. Con i suoi numerosi progetti incentrati sulle tematiche mobilità e attività fisica, abitare e convivenza, e alimentazione e agricoltura, realizzati nelle regioni pilota di Crans-Montana, Thal e Aarau, il Piano d'azione vuole motivare un largo pubblico a coniugare quotidianamente salute ed ecologia, contribuendo quindi allo sviluppo sostenibile. www.apug.ch

Il settore del turismo punta tutto sulle zone pedonali

Il turismo è un settore particolarmente importante per l'economia del Vallese. Da uno studio del 2001 commissionato dal Dipartimento vallesano dell'economia e del territorio emerge che una natura incontaminata (bei paesaggi e aria pura) riveste un'importanza primordiale per i turisti. I motivi principali che spingono i turisti a scegliere il Vallese tanto in estate quanto in inverno sono le attività sportive (escursioni in estate, sci in inverno) e le possibilità di svago e di riposo. Parallelamente, però, i turisti considerano importanti anche le infrastrutture viarie, i trasporti pubblici e l'offerta delle ferrovie di montagna. Per i turisti, il mezzo di trasporto privilegiato resta comunque l'automobile. Lo studio evidenzia che l'auto è il mezzo di trasporto di gran lunga più utilizzato da coloro che affittano appartamenti di vacanza, mentre chi pernotta in albergo preferisce i mezzi pubblici o si sposta più spesso combinando mezzi di trasporto pubblici e privati. Yvan Aymon, vicedirettore dell'ente turistico vallesano, è categorico: «Per essere attraenti, le nostre località turistiche devono essere chiuse al traffico». A suo modo di vedere, le zone d'incontro possono essere una soluzione adatta in città. Una stazione termale deve però soddisfare esigenze di ben altro tipo: i turisti e gli ospiti cercano riposo e rilassamento. La chiave del successo, quindi, sta nelle zone pedonali e non certo nelle zone d'incontro. Ma allora gli sforzi di Crans-Montana sono stati vani? «La formula delle zone d'incontro non ci ha mai convinto del tutto», dichiara Aymon. «Abbiamo perso tempo prezioso e ci siamo giocati la nostra credibilità nei confronti dei turisti e dei fornitori locali». A Crans-Montana è stata adottata una decisione modulare: i consigli comunali responsabili hanno infatti deciso di creare una zona d'incontro a Montana che potrà eventualmente essere trasformata in zona pedonale, mentre a Crans sarà creata un'isola ambientale con velocità limitata a 30 km/h. La procedura di consultazione pubblica è in corso. Per Yvan Aymon non ci sono dubbi: «se questa duplice soluzione verrà accettata, Montana, con la sua zona pedonale, diventerà presto il vero cuore della stazione turistica».

**Eco-Drive[®]
conviene.**

Guidate più spesso in zona Eco-Drive e risparmiate il 10% del carburante.
Essere prudenti - per meno stress e più sorriso.

-10%

ECO-DRIVE

Quality Alliance Eco-Drive[®] che include: Opel Astra, Opel Astra G, Opel Astra G Caravan, Opel Astra G Coupé, Opel Astra G Coupé Cabriolet, Opel Astra G Coupé Cabriolet Cabriolet, Opel Astra G Coupé Cabriolet Cabriolet Cabriolet, Opel Astra G Coupé Cabriolet Cabriolet Cabriolet Cabriolet. www.eco-drive.ch

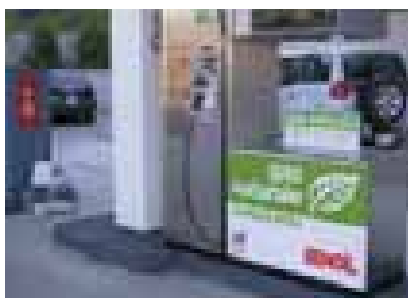


A tutto gas... naturale!

Finalmente anche in Ticino è possibile fare il pieno... di gas! Dal mese di maggio è infatti in funzione la prima stazione di rifornimento di carburante gas naturale, costruita dalle AIL SA e dal gruppo Benoil-Piccadilly presso la stazione Shell di Bioggio (Rotonda 5 Vie).

Un'iniziativa, questa, sostenuta anche dal TCS, dal Dipartimento del territorio e dall'Associazione svizzera dell'industria del gas, che assume importanza ben oltre i confini cantonali. Se da un lato viene così offerta ai ticinesi un'alternativa ecologica e economica ai carburanti tradizionali, contemporaneamente viene aperto definitivamente il cosiddetto «Green Corridor», il corridoio virtuale che collega il Nord Europa con il Sud Italia, percorrendo il quale è ora possibile attraversare tutto il continente viaggiando unicamente con gas naturale, e che finora risultava incompleto per quanto riguarda l'attraversamento delle Alpi.

L'utilizzo del gas naturale (o metano) quale carburante è da tempo diffuso in tutta Europa. In Svizzera circolano veicoli a metano da circa 15 anni e negli ultimi anni questo carburante dall'elevato profilo ecologico è in forte crescita. Molti



fabbricanti di autoveicoli mettono a disposizione un numero sempre più importante di modelli a gas naturale bivalenti, ossia che possono essere riforniti sia con metano che con benzina, o monovalenti (alimentazione a metano). Essi sono dotati di speciali serbatoi per il gas compresso. Alla clientela viene offerta così una vasta scelta di marche e modelli di veicoli, che permettono di rispondere con il gas naturale alle esigenze di mobilità di ciascuno.

I vantaggi che il carburante gas naturale quale offre rispetto ai carburanti tradizionali sono molteplici. Basta ricordare che il metano è la risorsa energetica fossile dalla migliore resa e dal minore impatto ambientale (sia in termini di produzione di CO₂, NO_x, particelle, ozono, polveri

fini, che per quanto riguarda l'estrazione, l'elaborazione e il trasporto) e che il suo prezzo è più stabile rispetto ai carburanti convenzionali, non trattandosi di un derivato del petrolio. Se si pensa che nel 2007 è prevista una defiscalizzazione del gas metano utilizzato per trazione, il vantaggio economico è destinato a crescere ulteriormente.

L'utilizzo di un veicolo a gas naturale non differisce da quello di un veicolo tradizionale. L'accesso a posteggi sotterranei o traghetti non è assolutamente limitato (diversamente dai veicoli a GPL), e le modalità e i tempi di rifornimento sono praticamente uguali. La colonna di rifornimento è molto simile a

quelle convenzionali, tranne che per la forma del bocchettone. Una volta

raccordato alla colonna, il serbatoio posto a bordo del veicolo viene riempito da una riserva di gas mantenuta ad alta pressione da un compressore. Il rifornimento non presenta alcun pericolo particolare.

Con un 1 kg di gas naturale si ha la possibilità di percorrere la stessa distanza che si percorrerebbe con 1,5 litri di benzina o 1,3 di l diesel e, a parità di chilometri percorsi, il gas naturale genera meno emissioni inquinanti rispetto alla benzina o al diesel.

Con il gas naturale ne approfittano il portamonte e l'ambiente!

**Info: AIL SA, 6900 Lugano
info@ail.ch, www.ail.ch**



Alle Komponenten für Ihre Medienwünsche inklusive Solartechnik

tamedia: Druckzentrum



Druck von Tages-, Wochen- und Monatszeitungen zuverlässig und termingerecht. Verlangen Sie Offerten für den Druck und Vertrieb Ihrer Zeitung oder Beilage.

Tamedia AG Druckzentrum,
Weidstrasse 21, Postfach,
CH-80021 Zürich
Telefon +41 (0)44 249 61 60
verkauf.kundenzeitungen@tamedia.ch

Berufsweg nach 801 9001 und 10000

Pour partir à l'aventure

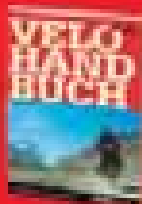


swiss design by
VELOPLUS.ch

Le plaisir de pédaler! Pour ce plaisir, un vélo équipé avec des chaussures de pédalage est indispensable. Et là, ça se passe à VeloPlus.ch.

Évoluement, Manuel de cycliste d'une valeur de Fr. 8.-

Un bon équipement est un gage de sécurité! Notre "Manuel" propose plus de 1000 articles pour le plaisir du vélo, du DTB et du trekking. Chaque article à 800 lettres et appartient aux membres de l'équipe VELOPLUS. Recommandation: + 1000 = 1000!



8100 Leimentz, 71 - Intermedialien Service AG
Wetlikar près de la gare - Tel. 01 313 55 55, info@veloplus.ch
www.veloplus.ch Shop: boutique, articles, conseils professionnels

1 commande chez VELOPLUS, Intermedialien, 71, 8000 Wetlikar - en prépaiement

2) Commande par téléphone le samedi de 10h à 18h, d'un valeur de Fr. 8.-
3) La commande en ligne est en prépaiement - 01 313 55 55 (du lundi au vendredi 10h à 18h)

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

Adresse: _____

biciclette

28

Ferrara è la città italiana delle biciclette, dove l'utilizzo di questo mezzo tra i cittadini è tra i più alti in Europa: nel 1991 la percentuale di utilizzo era del 30,7% contro il 30% di Copenhagen o il 27,8% dell'Olanda, regioni dove gli spostamenti in bici sono la regola per buona parte della popolazione.

Un detto popolare dice che nella città emiliana di Ferrara (130'000 abitanti) si impara prima a pedalare che a camminare. In effetti, in quella che è diventata una «Città delle biciclette» a pieno titolo, le persone si spostano in bici da sempre, siano essi giovani, anziani, professori, studenti, professionisti, casalinghe, ecc. Il successo di questo mezzo di trasporto va però ricercato, oltre che nell'amore innato che i ferraresi hanno per la loro bici (la maggior parte ne possiede più di una), nella politica promozionale indiretta adottata dalle autorità. Autorità cittadine che hanno basato il loro sostegno sulla

giusto spazio alle due ruote. Sono così nati il progetto «In bici al posto di lavoro», i servizi di biciclette a disposizione gratuitamente presso le fermate per gli utenti dei mezzi pubblici, la fornitura di bici come «veicolo di cortesia» a chi porta l'auto in officina per il servizio o le riparazioni, il trasporto delle bici sugli autobus delle linee extra-urbane, il servizio di bici gratuite per chi alloggia negli alberghi della città, ecc. Ovviamente, a tutto questo si aggiunge una serie di strutture (corsie e piste ciclabili, intersezioni, parcheggi, ecc.) e misure, raggruppate nel cosiddetto «Bici plan», che permettono di spostarsi in bici in modo sicuro e confortevole, anche se il tutto è meno vistoso di quello che ci si potrebbe aspettare. Gli stranieri che visitano Ferrara rimangono esterrefatti, oltre che dal numero di biciclette in circolazione, dalla semplicità delle misure adottate per favorirne l'impiego: piuttosto che soluzioni iper-tecnologiche, si sono semplicemen-

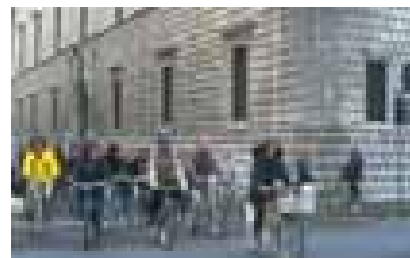
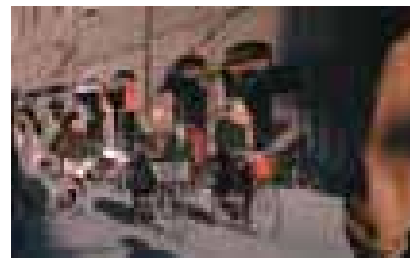
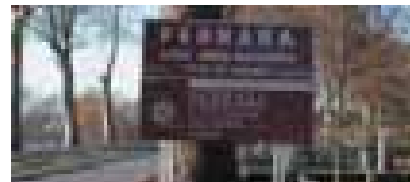
LA CITTA' DELLE BICICLETTE

constatazione che la bicicletta è un mezzo molto efficiente per la maggior parte degli spostamenti nelle zone urbane (in media meno di 3 km), che richiede poco spazio per la circolazione e il parcheggio, che migliora notevolmente la qualità della vita in senso generale, sia per chi la usa sia per la popolazione in generale. Essa permette infatti di svolgere del movimento fisico salutare, senza provocare emissioni inquinanti, rumore, ingorghi, ecc. Anche dal punto di vista economico, una mobilità che tenga conto delle biciclette è assolutamente vantaggiosa. E siccome da cosa nasce cosa, a Ferrara si sono sviluppate numerose idee che fanno impallidire quei paesi che per tradizione hanno da sempre puntato su una mobilità che desse il

te definite delle regole della circolazione chiare e si sono valorizzati i percorsi già esistenti, che in parte percorrono il selciato medioevale. Tutto questo spiega perché Ferrara sia una delle 31 Cities for Cyclists (una rete di città per ciclisti in 14 paesi) e sia stata scelta come riferimento sia a livello europeo che a livello mondiale, nell'ambito di un progetto dall'UNECE (organismo dell'ONU per l'ambiente).

Testo tratto liberamente dall'articolo «Lo fanno tutti» di Gianni Stefanati, coordinatore Ufficio biciclette per la mobilità sostenibile della città di Ferrara

Info:
<http://servizi.comune.fe.it/>
>(rubrica territorio - Ufficio biciclette)



Le statistiche parlano chiaro: i giovani sono i conducenti che vengono maggiormente coinvolti in incidenti;

i giovani coinvolti in incidenti riportano più facilmente ferite o trovano purtroppo la morte;

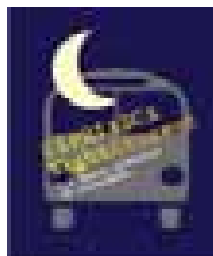
il venerdì e il sabato notte gli incidenti aumentano, così come il legame tra incidenti e abuso di sostanze alcoliche.

testi: Davide Caccia
Staff di Direzione del Dipartimento
delle istituzioni

Quali contromisure adottare?

La via da percorrere si compone di molti elementi, che coinvolgono i genitori, la polizia, i mass media, ma anche gli enti pubblici locali. Accanto a misure di sensibilizzazione per ricordare i rischi, alla formazione per insegnare a padroneggiare i veicoli e ai controlli per ricordare come comportarsi alla guida, è nata una nuova strategia: offrire ai giovani (e non solo) il modo per viaggiare il venerdì e il sabato sera in tutta sicurezza.

Quest'ultimo elemento si è già concretizzato in Ticino con tre iniziative: il Capriasca NightExpress, il MoonBus in Valle di Blenio e il Collina d'Oro NightExpress. Questi tre progetti sono stati sostenuti da «Strade più sicure», programma di promozione della sicurezza stradale del Dipartimento delle istituzioni. La particolarità di questi bus è di essere attivi il venerdì e il sabato notte, quando normalmente il trasporto pubblico è assente; ciò significa offrire concretamente un mezzo sicuro per rientrare a casa e – soprattutto per il NightExpress – a prezzi estremamente vantaggiosi.



Il Capriasca NightExpress collega Lugano alla Capriasca (fino a Lelgio e Bidogno) per un costo massimo (tratta più lunga) di fr. 4.-

Il MoonBus in Valle di Blenio permette di recarsi da Olivone a Biasca e viceversa in orari nei quali altrimenti il trasporto pubblico sarebbe assente.

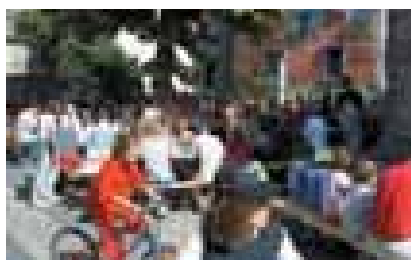
Il Collina d'Oro NightExpress collega Lugano a Gentilino, passando da Grancia, Agra e Montagnola, per poi ritornare a Lugano via Sorengo. Il prezzo è a zone e, per la tratta più lunga, ammonta ad un massimo di fr. 4.-.

Maggiori informazioni su www.ti.ch/strade-sicure.

Tornare a casa in bus in tutta sicurezza



Il 22 settembre 2005 nella Svizzera italiana: dove, cosa, come, quando



Lugano

Azione «In città senz'auto» rivolta ai pendolari con lo slogan «Recarsi al lavoro con i mezzi pubblici è pratico, veloce e vantaggioso». Possibilità di ordinare una carta giornaliera gratuita per l'uso dei mezzi pubblici della rete regionale (FLP, TPL, FLP, ARL, SNL, AutoPostale - Regione Luganese). Ordinazione presso i punti vendita delle aziende di trasporto coinvolte (entro il 21.09.05) o tramite il formulario scaricabile dal sito www.lugano.ch (entro il 20.09.05).

N.B: tra chi ordinerà la carta gratuita verranno estratti 5 abbonamenti mensili Arcobaleno, per due zone.

Ulteriori informazioni presso TPL SA, 6963 Pregassona, Tel. 091 800 72 42, info@tplsa.ch e su www.lugano.ch



Mendrisio

Pedibus, Azione per pendolari, punto di informazione presso e'autosilo comunale, bus navetta sperimentale Ecomobile gratuito (bus elettrico da 15 posti) per tutta la settimana, animazione per i bambini con merenda. Azione per i pendolari: possibilità di ordinare una carta giornaliera gratuita per i mezzi pubblici valida il 22 settembre, per i residenti a Mendrisio e in alcuni Comuni circostanti. Ordinazioni presso l'Ufficio tecnico comunale, entro il 16.09.05, Tel 091 640 32 00, mail: ufftec@mendrisio.ch

Punto di informazione: www.mendrisio.ch

Camorino

Pedibus per le scuole, «In bici al lavoro» (biciclettata verso Bellinzona), Festa al Parco «Bosco Motto Grande» domenica 18.09.05: www.camorino.ch



Giubiasco

Pedibus, Inaugurazione progetto Borghetto Vivo, lancio nuove zone

30: www.giubiasco.ch

Coldrerio

Lancio del pedibus per le scuole 1 giorno alla settimana, dalle 15:00 chiusura della strada principale, concorso di disegno sulla strada per i bambini, staffetta sportiva per bambini, animazioni, giochi, bancarelle, la sera maccheronata per la popolazione: www.coldrerio.ch

Agno

Sensibilizzazione per l'utilizzo dei mezzi pubblici: www.agno.ch

Bioggio

Pedibus per le scuole, sensibilizzazione per l'utilizzo dei mezzi pubblici

Avegno

(sussidio: settimana 19-23.9) Pedibus per la scuola dell'infanzia, azione «A scuola in bici» (biciclettata accompagnata per e dalla scuola elementare), sussidio per l'acquisto di abbonamento per i mezzi pubblici, dettagli vedi: www.avegno.ch

Genestrerio

Pedibus, azione per i pendolari in collaborazione con Mendrisio

Ponte Capriasca

Nei mesi successivi: sussidio per l'acquisto dell'Abbonamento Arcobaleno giovani e delle carte per più corse dei mezzi pubblici

Rancate

Pedibus per le scuole

Capolago Pedibus per le scuole

Stabio Pedibus per le scuole: www.stabio.ch

Riva S. Vitale Settimana pedibus per le scuole in collaborazione con genitori e anziani, punti informativi, momento di aggregazione, pranzo o cena

Castel S. Pietro

Pedibus per le scuole, sussidio per acquisto Arcobaleno

Massagno

Introduzione zona 30 km/h generalizzata in tutto il Comune, in ottobre

Gordevio

(sussidio: settimana 19-23.9) Pedibus per la scuola dell'infanzia, azione «A scuola in bici» bicicletta per e dalla scuola elementare, sussidio per l'acquisto di abbonamento per i mezzi pubblici, dettagli vedi www.avegno.ch

Oltre ai Comuni indicati e alla maggior parte delle aziende dei trasporti pubblici, partecipano alla distribuzione del presente giornale tematico i comuni di: Balerna, Capriasca, Carabbia, Faido, Magliaso, Melide, Morbio Inferiore, Novazzano, Ligornetto, Sonvico, Torricella-Taverne. Per altri eventi si vedano inoltre i siti internet dei singoli comuni.

Soccorso stradale gratuito per i nuovi membri dell'ATA

Iscrivetevi adesso per solo 60 franchi
e vi offriamo il soccorso stradale
gratuito fino alla fine del 2006!

L'ATA non vi propone solo il soccorso stradale,
ma anche libretti d'assistenza per i viaggi all'estero,
protezione giuridica, abbonamenti ferroviari
con abbuono, assicurazioni casco-vacanze e per i ciclisti.

Gli automobilisti e i motociclisti che rispettano
l'ambiente beneficiano di premi assicurativi vantaggiosi
e di ottime prestazioni.



Per ulteriori informazioni:
www.ata.ch
tel. 0800 55 65 60

Associazione
Traffico e Ambiente



Rail - Assicurazioni - Boutique - Politica