

TIVAS
Traffico Intelligente in Valle per un Ambiente Sostenibile
c/o Luigi Badilatti
Via dal Poz
7742 Poschiavo

Luigi Badilatti
Lara Boninchi Lopes
Livio Luigi Cramer
Roberto Weitnauer

Poschiavo, 12 settembre 2014

On. Dr. Mario Cavigelli
Consigliere di Stato dei Grigioni
Stadtgartenweg 11
7000 Coira
Tel. +41 81 257 36 01
mario.cavigelli@bvfd.gr.ch
www.bvfd.gr.ch

Stimato On. Mario Cavigelli,

il presente documento fa riferimento all'incontro tra Lei e noi di TIVAS avvenuto a Coira il giorno 25 aprile ultimo scorso. In quell'occasione Lei, in qualità di Presidente del Governo e di Capo del Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni, c'invitava a redigere un elenco di possibili provvedimenti atti a salvaguardare quelli che secondo noi sono i legittimi interessi della Valposchiavo al cospetto della minaccia stabilita dal traffico di transito nei mesi estivi.

Lei conosce senz'altro gli aspetti paesaggistici più piacevoli della nostra vallata, ma forse non ha avuto modo di considerare appieno i risvolti deleteri del traffico di punta estivo. Approfittiamo di questa missiva per invitarLa a venire da noi una volta a constatare di persona di cosa parliamo.

Quest'anno le pessime condizioni meteorologiche hanno limitato un poco il problema, ma si tratta certamente di una devianza occasionale dal trend infausto in corso in questi anni.

Noi pensiamo che per affrontare le difficoltà sia possibile procedere per gradi, qualora certe soluzioni appaiano a prima vista troppo ostiche. Questo significa nella nostra opinione stilare un eventuale programma degli interventi da effettuare nel tempo, modulando poi gli stessi in funzione delle reali condizioni e proseguendo poi verso soluzioni più incisive se i risultati ottenuti dovessero dimostrarsi insoddisfacenti.

Auspichiamo che Lei possa scongiurare il pericolo causato da chi si rifugia dietro i contrattempi. La programmazione non deve diventare in alcun caso ragione di ritardi o complicazioni. Nella Valposchiavo urgono interventi significativi e tempestivi in conformità alla nostra metafora della rana e della pentola: quando l'anfibio realizza che l'acqua bolle è già troppo tardi.

Con l'occasione La ringraziamo sentitamente per l'importante chiarimento offertoci una volta per tutte a proposito di presunti (ma inesistenti) vincoli contrattuali o giuridici relativi ai termini di apertura del valico della Forcola. Crediamo che questa autonomia cantonale, col Suo appoggio, possa lavorare proficuamente a favore della nostra causa.

RingraziandoLa anche per la considerazione accordataci e l'opportunità offertaci, teniamo comunque a sottolineare che con le proposte qui di seguito elencate e da Lei sollecitate, noi di TIVAS non intendiamo né possiamo sostituirci all'operato di tecnici e amministratori cui compete la ricerca di soluzioni appropriate.

Restiamo dunque in attesa di un suo gentile riscontro e speriamo vivamente che il Suo Dipartimento, con le proprie funzioni e competenze, possa venire incontro ai residenti della Valposchiavo. Al di là di tutto ciò, Signor Presidente, speriamo anche che, grazie al Suo personale ed autorevole intervento, sia possibile esercitare un'azione di "moral suasion" su entità politiche e amministrative terze che si possono coinvolgere nella ricerca di soluzioni.

Confidiamo per finire che nel caso di eventuali successivi approfondimenti sulle misure di contenimento si possa lavorare proficuamente insieme, nel pieno rispetto dello spirito democratico che nel nostro Paese regola il rapporto tra Cittadini e Autorità.
Gradisca ancora i nostri più cordiali saluti.

TIVAS
Luigi Badilatti
Lara Boninchi Lopes
Livio Luigi Crameri
Roberto Weitnauer

(segue documento)

Poschiavo, 10 settembre 2014

TIVAS

(‘Ti vas’, ‘tu vai’ in dialetto valposchiavino)

Traffico Intelligente in Valle per un Ambiente Sostenibile

c/o Luigi Badilatti

Via dal Poz

7742 Poschiavo

Luigi Badilatti

Lara Boninchi Lopes

Livio Luigi Cramerì

Roberto Weitnauer

Proposte di TIVAS all’On. Mario Cavigelli relativamente al contenimento del traffico di punta in Valposchiavo

INDICE DEL DOCUMENTO

La condizione in cui versa la Valposchiavo	06
Introduzione.....	06
L’obiettivo: il contenimento del traffico di punta.....	06
Il nocciolo della questione.....	07
Un problema regionale e sovraregionale.....	08
Un ambiente da salvaguardare.....	08
La criticità dei potenziali turistici.....	09
Servitù di passaggio.....	10
L’impossibile coltivazione biologica.....	10
I costi del traffico di transito: la logistica.....	11
I costi del traffico di transito: gli aspetti sanitari.....	11
I costi del traffico di transito: gli immobili.....	12
L’impossibile recupero dei centri storici.....	12
Inquinamento fonico.....	13
Pedoni nei centri abitati.....	13
Sicurezza stradale.....	14

Le prime proposte di TIVAS	15
Introduzione.....	15
1. <i>Periodo di chiusura della tratta La Motta – Forcola</i>	15
<i>Limitazione dei giorni e degli orari d’apertura</i>	15
<i>Limitazione dei costi d’esercizio</i>	16
<i>Chiusura serale</i>	17
<i>Nota</i>	17
2. <i>Accorgimenti di tipo informativo</i>	17
<i>Avviso</i>	17
<i>Pannello con messaggio variabile</i>	17
<i>Nota</i>	18
3. <i>Contingentamento dei veicoli</i>	18
<i>Limitazione delle emissioni</i>	18
<i>Limitazione dei giorni di transito</i>	19
<i>Nota</i>	19
4. <i>Controlli stradali</i>	20
<i>Sorpassi delle moto</i>	20
<i>Scarichi rumorosi delle moto</i>	20
<i>Nota</i>	20
5. <i>Introduzione di un green pass sperimentale</i>	21
<i>Pedaggio ambientale</i>	21
<i>Nota</i>	21

La condizione in cui versa la Valposchiavo

Introduzione

La costituzione del Comitato TIVAS, privo di qualunque colore politico o interesse corporativo, va ricondotta all'annosa mancanza di risposte concrete da parte delle autorità locali alla tematica del traffico di transito, molto sentita dalla popolazione valposchiavina. Non a caso abbiamo senza troppi sforzi raccolto finora oltre 800 adesioni. Con un'adeguata campagna potremmo tranquillamente ottenere un risultato decisamente più corposo dai circa 3000 aventi diritto al voto. Abbiamo però ritenuto che le firme raccolte fossero sufficienti per intavolare un discorso razionale con le autorità.

Segnaliamo fin d'ora che durante una riunione voluta da noi di TIVAS con la Regione Valposchiavo, col Comune di Poschiavo e col Comune di Brusio i relativi rappresentanti non hanno voluto prendere posizione riguardo al problema del traffico di punta estivo, ma l'hanno espressamente descritto come grave.

Si tratta di una dichiarazione che è in sintonia con quanto da Lei, On. Cavigelli, ufficialmente puntualizzato: la popolazione, i comuni e le regioni devono riservare la massima attenzione alle risorse territoriali e limitare i fattori che influiscono negativamente sull'economia. Sia chiaro: questi fattori s'identificano per noi in buona parte proprio col traffico di transito e le sue punte insostenibili.

L'obiettivo: il contenimento del traffico di punta

On. Cavigelli, noi di TIVAS Le chiediamo gentilmente di adoperarsi attivamente per raggiungere un obiettivo semplice nella sostanza, ma determinante per le sorti della Valposchiavo: contenere il transito veicolare e i corrispondenti pesantissimi oneri negativi.

Siamo al corrente di alcuni attuali studi inerenti la pianificazione viabilistica valligiana (Hartmann & Sauter, Chur: Gemeinde Poschiavo - Verkehrsfragen Ortsplanungsrevision, Juni 2013 + Veranstaltung vom 20.08.2013). Da questi risulta che il flusso di veicoli sopportato dalla Valposchiavo è superiore a quello di altri comprensori dei Grigioni meridionali, il che comporta peraltro anche un triste primato nelle statistiche sugli incidenti.

Grazie alla disponibilità del Comune di Poschiavo, abbiamo avuto modo di consultare parzialmente i contenuti di tali documenti, ma non abbiamo riscontrato alcuna attenzione per la parola “contenimento” che, evidentemente, non è rientrata nelle priorità assegnate dai committenti. Ci siamo invece accorti con una certa preoccupazione che l’accento cade prevalentemente sul concetto di “scorrimento”. Non si tratta di una soluzione al problema da noi posto e temiamo a questo punto che la Valposchiavo, già oggi ridotta a misero corridoio di transito, si stia avviando verso una drastica involuzione a largo spettro.

Noi di TIVAS, insieme alla popolazione valposchiavina, rileviamo con preoccupazione come dal mancato contenimento delle punte di traffico in Valle stia derivando una situazione ostile a un territorio delicato come il nostro. Questi effetti ricadono in maniera sempre più minacciosa sulla popolazione, sull’ambiente e sull’economia del luogo.

Il nocciolo della questione

Le ragioni di questa deprecabile condizione vanno ricondotte al transito estivo di veicoli da e per Livigno. Vorremmo a tal riguardo precisare che noi di TIVAS non abbiamo mai considerato, nelle riunioni e nelle nostre pubblicazioni, le ambizioni turistiche dei nostri vicini livignaschi con un atteggiamento polemico. Resta il fatto oggettivo che la gran parte dell’andirivieni che affligge la Valle si deve a privati che si recano in quella località solo per fare il pieno di carburante, offerto notoriamente a prezzi molto bassi, vista l’agevolazione fiscale consentita dalla zona franca.

Riteniamo insomma che Livigno costituisca tecnicamente la causa prevalente del problema in oggetto. Se è vero che ogni insediamento ha il diritto di svilupparsi come meglio crede nel proprio territorio, è anche vero che ciò non deve avvenire a scapito di altri insediamenti o di altri territori vicini o collegati.

TIVAS è a questo riguardo rimasto colpito dalla reattività con cui il Comune di Livigno ha quest’anno evidenziato i leggeri ritardi nell’apertura del Passo della Forcola, esercitando, ci sembra, una velata pressione sulle autorità cantonali. Si veda ad esempio la fretta che traspare dall’operato e dalle dichiarazioni descritti in questo articolo de *Il Bernina*:

<http://www.ilbernina.ch/?p=98606>

Un problema regionale e sovraregionale

Sappiamo bene che per il transito veicolare soffrono (sia pure in minor misura) anche la Valdidentro, il Comune di Zernez, nonché altre vie d'accesso alla Valle di Livigno. Si tratterebbe di trovare eventuali soluzioni collettive, coinvolgendo l'intera comunità montana contigua a Livigno.

Il nostro Comitato non può purtroppo fare altro che segnalare il contesto operativo, non avendo gli strumenti e la facoltà richiesti per adoprarsi efficacemente a questo riguardo. Riteniamo d'altra parte che Lei, Signor Presidente, abbia l'autorità e lo spessore politico sufficienti per promuovere interventi congiunti che abbiano ritorni tempestivi regionali e sovraregionali, prima che le discussioni insabbino la problematica.

Lo crediamo anche perché le penalizzazioni che qui illustriamo contrastano drammaticamente con i fattori critici di successo della politica territoriale che Lei ha più volte indicato: salvaguardia delle risorse locali, della coerenza nell'orientamento economico e dei potenziali turistici.

Un ambiente da salvaguardare

La Valposchiavo è una regione orografica peculiare, caratterizzata da biotopi che spaziano tra climi temperati e glaciali. Ciò, insieme alla sua sottigliezza morfologica, la rende preziosa in termini ambientali, ma nel contempo anche vulnerabile alla pressione antropica, come indicano molti studi scientifici in relazione ai territori diversificati. In particolare, l'intensità del traffico di punta incide sensibilmente con l'inquinamento dell'aria e del suolo (soprattutto polveri fini) e con il rumore continuo, decisamente in aumento negli ultimi anni.

Sull'inquinamento da polveri sottili si veda ad esempio il nostro articolo in due parti:

<http://www.ilbernina.ch/?p=72886>

<http://www.ilbernina.ch/?p=73062>

Noi di TIVAS abbiamo avuto modo di verificare durante le nostre ricerche quanto il problema della biodiversità, sempre più trattato a livello politico, abbia attinenza con la problematica del volume di transito. Un esempio recente tra tanti può essere tratto dall'articolo a pagina 7 della *Neue Zürcher Zeitung* del 26.05.2014 recante il titolo *Biodiversitätsschutz mit grossem Konfliktpotential*.

Problematica analoga viene trattata da CIPRA – Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi. Si veda, ad esempio: <http://www.cipra.org/it/notizie/falo-nelle-alpi-quest2019anno-contro-il-traffico-di-transito>

E via di questo passo.

La Valposchiavo rientra purtroppo nelle aree nazionali considerate a rischio radon. Vanno inoltre tenute presenti le concentrazioni di arsenico non proprio tranquillizzanti nelle captazioni idriche sul lato ovest della valle. Crediamo che sia il caso di evitare che la salute dei residenti sia minata da fattori aggiuntivi che si possono controllare, come il traffico di punta.

I media hanno recentemente diffuso notizie sui riscontri offerti dall'Ufficio cantonale per la Natura e l'Ambiente riguardo al riscaldamento globale. Si evince su questa base che occorrono ulteriori provvedimenti nel quadro del piano nazionale "Adattamento ai cambiamenti climatici" i quali avranno un impatto sulla "Strategia climatica dei Grigioni" da attuare nei prossimi anni. Pensiamo che anche questi aspetti debbano essere considerati con riferimento ai volumi di transito dei veicoli da e verso Livigno.

La criticità dei potenziali turistici

In quanto allo sviluppo turistico, teniamo a ricordare che lo stesso Ente Turistico Valposchiavo, rappresentato dal suo presidente Marcello Gervasi e dal direttore Kaspar Howald, si è detto particolarmente preoccupato per l'intensità e la tendenza al rialzo del traffico dovuto al passaggio nella regione. Si veda l'articolo pubblicato sui media *Il Grigione Italiano* e *Il Bernina*, reperibile ad esempio qui: <http://www.ilbernina.ch/?p=99783#more-99783>

Da sempre il richiamo turistico della nostra Valle gioca su tranquillità, paesaggio ed escursioni, tutte risorse primarie che vengono pesantemente depauperate dalla riduzione del territorio a mero corridoio di transito. La condizione instauratasi non invoglia infatti la sosta, indipendentemente dagli sforzi in cui possono impegnarsi gli esercenti valposchiavini o anche le stesse autorità locali.

Il passaggio verso e da Livigno ricade sulla nostra Valle proprio nei mesi decisivi (tra giugno e settembre) per il nostro turismo, penalizzando gli sforzi compiuti dal Comune di Poschiavo (200'000 CHF per stagione) e dai privati a sostegno dell'attrattività naturale di un luogo che assomiglia sempre meno a sé stesso nel corso degli anni.

Servitù di passaggio

Le colonne che si formano nel traffico di punta sono dovute a gitanti che non lasciano nulla in loco. Le sporadiche soste in Valle sono spesso finalizzate ad aggiungere 5-10 CHF nel serbatoio, giusto il minimo per raggiungere Livigno. Queste persone hanno in mente fin dalla partenza la sola meta livignasca che consente di unire il godimento della stupenda strada del Bernina (consigliata negli stessi spot pubblicitari di quel centro montano) e della Forcola con l'opportunità di un pieno di carburante a prezzo stracciato.

Se allo stato attuale la zona franca è un diritto acquisito e, per quanto anacronistico, a quanto pare poco discutibile nella sua revocabilità, se i propositi dei conducenti che transitano sono del tutto legittimi e se la moltitudine che scorre sulla nostra strada non fa altro che sfruttare le opportunità offerte dalla moderna mobilità, noi pensiamo che sia venuto il momento che le autorità svizzere si attivino finalmente per porre un limite al carico sul territorio e al conseguente danno turistico-ambientale. Se ci è concessa l'espressione, noi di TIVAS, insieme ai nostri firmatari, riteniamo che sia inaccettabile che la Valposchiavo rischi di trasformarsi da già triste corridoio di transito a servitù di passaggio.

L'impossibile coltivazione biologica

Una delle velleità negli scorsi anni manifestata dalla Regione Valposchiavo e dai coltivatori agricoli locali riguarda la possibilità di pregiarsi del marchio di "valle 100% bio", cioè di valle che confeziona prodotti alimentari in una terra incontaminata e secondo modalità del tutto naturali. Questa ambizione punta a uno status commerciale elitario, coerente con le aspettative di mercati più maturi ed evoluti, ma è stata inesorabilmente abbandonata. Risulta infatti attualmente impossibile ottenere una certificazione che presuppone criteri di lavorazione e coltivazione alquanto rigorosi in termini ecologici. Noi di TIVAS ci permettiamo di aggiungere che quell'ambizione è quasi ridicola nelle attuali condizioni di traffico.

Da "valle 100% bio" la Regione Valposchiavo ha dovuto ripiegare su un più contorto appellativo: "100% Valposchiavo". Non sappiamo esattamente cosa questo possa significare in senso

ecologico, ma è indubbio che si tratti di una mortificazione delle aspirazioni iniziali.

Alle suddette velleità fanno evidentemente da contraltare il carico inquinante delle polveri nelle coltivazioni sviluppate non lontano dalla strada cantonale e non solo in quelle. La presenza del corridoio di transito verso Livigno non si concilia in alcun modo con l'immagine di un territorio a coltivazione esclusivamente biologica. Un flusso di punta di oltre 800 veicoli all'ora non può infatti risultare compatibile visivamente, concettualmente od operativamente con l'idea di una valle vergine.

I costi del traffico di transito: la logistica

A prescindere dal turismo, fattore di ritorno comunque centrale per la Valposchiavo, vi sono da annoverare diversi costi che ricadono sulla già limitata economia regionale. Pensiamo ad esempio agli oneri derivanti dai molto più protratti tempi di percorrenza nella logistica locale: trasporti, forniture e servizi via gomma sistematicamente ostacolati da colonne, intasamenti, incidenti, ecc.

Citiamo a titolo di esempio le condizioni critiche in cui si trova a manovrare d'estate la Ferrovia Retica in vari punti decisivi della tratta valposchiavina dove i binari intersecano od occupano la strada cantonale. In tre punti nevralgici fischi prolungati, arresti improvvisi e incagli di ogni sorta nel traffico, a sua volta intasato, sono ormai famigliari ai macchinisti e fanno a pugni con i criteri con cui al trenino rosso è stato assegnato il marchio UNESCO.

Crediamo che l'impaccio che affligge i passaggi estivi dello storico trenino rosso possa considerarsi paradigmatico e sintomatico di quanto sta succedendo alla Valposchiavo. È un po' come assistere a un ingranaggio che si sta inceppando.

I costi del traffico di transito: gli aspetti sanitari

Sempre con riferimento ai costi caricati sulle spalle dei Valposchiavini, dobbiamo menzionare la questione della copertura sanitaria d'urgenza del territorio, verosimilmente pianificata soprattutto in funzione del numero di abitanti della regione, ma impegnata dalle occorrenze dettate dal grande afflusso di veicoli in transito da e verso il Passo del Bernina.

Per intenderci, quando le due ambulanze e il personale medico, paramedico e ausiliario risultano impegnati in uno o più punti della regione per via dei frequenti incidenti stradali, non è possibile rispondere ad altre richieste (malesseri, ictus, infarti, presidio dell'ospedale, incidenti di montagna, sul lavoro e così via).

È questa una situazione che si verifica a scapito dei residenti sempre più spesso nel periodo estivo, quando appunto le urgenze mediche relative al traffico di punta impongono la loro attenzione al personale impiegato localmente.

I costi del traffico di transito: gli immobili

Per finire con gli oneri economici che ricadono sui Valposchiavini occorre discutere anche del sensibile deprezzamento degli immobili ubicati nelle adiacenze della strada cantonale. TIVAS è ben consapevole che i tempi cambiano e che la mobilità presenta il suo conto a tutti. Nondimeno, pensiamo che esso sia davvero troppo salato, perché intacca direttamente il capitale urbanistico e paesaggistico del nostro territorio. Non si tratta solo di una questione di danno ai singoli privati, bensì di un depauperamento economico della comunità presa nel suo insieme. Crediamo da questo punto di vista che il risultato negativo complessivo sia più della somma dei singoli effetti deprimenti.

La presenza del corridoio di transito sta affossando l'attrattiva di molte abitazioni storiche e di pregio architettonico. Il retaggio urbanistico vuole infatti che le edificazioni di maggiore prestigio siano concentrate lungo la strada principale.

Stravolgere questa impronta con un transito dissennato di veicoli significa secondo noi di TIVAS corrompere l'identità dei borghi e ferire la fisionomia strutturale di insediamenti che si portano appresso un'intera tradizione di convivenza e di convivialità montana. La storia insegna che la perdita di questa identità ha quasi sempre segnato l'insorgere di un'incoerenza nel territorio che si è accompagnata a un degrado culturale ed economico.

L'impossibile recupero dei centri storici

Segnaliamo che le autorità locali hanno saggiamente deciso d'intraprendere la via del recupero dei centri storici. In questo contesto viene tenuta da tutti in alta considerazione l'armonia che da sempre è sussistita tra gli edifici e la vita in strada. Tuttavia,

oggi non c'è più la vita in strada, ma solo un traffico che offende il passato e che isola le persone, in luogo di farle incontrare. Non è un caso che la tendenza di edificazione attuale si esprima in luoghi più appartati, lontani dalla strada cantonale, anche potendo scegliere diversamente. S'intuisce come ciò comporti un aggravio dei costi per la logistica, gli allacciamenti e i servizi.

Il recupero dell'identità urbanistico-alpina della Valposchiavo resterà un pio desiderio se l'attuale corridoio di transito non verrà ridimensionato e ricondotto a livelli di sostenibilità. Parallelamente, il deprezzamento degli immobili lungo la strada cantonale si accompagnerà a un inesorabile decadimento turistico. Un segno tipico: i turisti che fotografano le case della Valposchiavo sono diminuiti almeno come sono aumentate le auto in transito.

Inquinamento fonico

Il rumore continuo in prossimità della strada cantonale e in concomitanza col traffico di punta è davvero elevato, equivalente a quello che si può rilevare in un grosso centro urbano ai piani inferiori di abitazioni poste lungo una strada a veloce scorrimento.

Considerato lo stress generato alle persone e ad altre forme viventi, questo tema ambientale viene sempre più dibattuto in Svizzera ed è ormai oggetto di molta attenzione da parte degli amministratori del territorio. Esso è però del tutto trascurato nella Valposchiavo, nota in passato per la quiete e la tranquillità dei luoghi. Proprio in regioni come la nostra questo tema dovrebbe costituire una delle priorità in relazione alla qualità della vita.

Oggi gli interventi per contrastare i decibel prodotti dai veicoli transitanti richiedono investimenti non da poco, come sempre più spesso raccontano i media. Per non parlare dei risarcimenti che in taluni casi sono stati concessi a chi subisce quei dannosi decibel. Noi di TIVAS crediamo a questo riguardo che sia meglio prevenire che curare.

Pedoni nei centri abitati

In occasione del traffico più oneroso del periodo estivo l'attraversamento della strada risulta seriamente ostacolato dalle lunghe colonne che si formano e dalla mancanza di strisce pedonali. La condizione è spesso insostenibile, oltre che pericolosa. In effetti, la colonna mobile induce ciascun conducente

a serrare i ranghi e continuare imperterrito la marcia, incurante delle necessità dei pedoni, quasi suo malgrado si potrebbe dire.

Il corridoio di transito, oramai da anni instauratosi in Valle, rende la strada uno spazio invivibile (cfr. anche punti precedenti). Per la gente che si muove nei borghi è oggi impossibile riconquistare un rapporto sereno di prossimità, muovendosi con sicurezza e con una sensazione di protezione, anziché di esposizione continua a una minaccia esterna.

Naturalmente, tutto ciò vale anche per i turisti che oggi appaiono del tutto perplessi dalle condizioni in cui il traffico veicolare li proietta.

Sicurezza stradale

Nelle regioni dei Grigioni meridionali la Valposchiavo detiene purtroppo un primato poco invidiabile che riguarda gli incidenti stradali (citiamo ancora lo studio Hartmann & Sauter, Chur: Gemeinde Poschiavo - Verkehrsfragen Ortsplanungsrevision, Veranstaltung vom 20.08.2013).

Partiamo dal presupposto, per noi indiscutibile, che a parità di condizioni il contenimento del traffico di punta concorra a diminuire i pericoli della strada. Con l'incremento del flusso viabilistico diminuiscono forse i sorpassi, ma aumenta la densità veicolare, il che incrementa nettamente il rischio di tamponamento, di collisioni frontali, di cadute di motociclisti, nonché di coinvolgimento della Ferrovia Retica.

Teniamo subito a precisare al riguardo che i casi d'incidente segnalati in Valposchiavo, quelli che formano le statistiche ufficiali, non riflettono la reale condizione sulla strada, specie nei giorni di pioggia. La maggior parte delle cadute di biker (frequenti a Campocologno, a Le Prese e a Sant'Antonio, dove i binari del treno attraversano il manto asfaltato) o di incidenti secondari non viene nemmeno a conoscenza della Polizia. I casi più o meno gravi segnalati non sono che la punta di un iceberg formato da un gran numero di incidenti minori che causano un continuo disagio sulla strada cantonale e un sentimento di pericolo incombente.

Le prime proposte di TIVAS

Introduzione

Relativamente alle nostre proposte, ricordiamo che l'obiettivo al quale siamo certi occorra puntare nell'ambito di un'attenta considerazione del rapporto tra costi e benefici (e anche tra minacce e opportunità) è senz'altro quello del contenimento delle punte di transito. Una volta trovato consenso su questo aspetto per noi imprescindibile, si tratta di trovare le modalità di attuazione. Abbiamo suddiviso i possibili interventi grosso modo secondo quella che nella nostra opinione è una graduatoria dell'impegno politico e amministrativo con cui, in conformità alle mansioni assegnate e agli strumenti amministrativi disponibili, Lei, On. Cavigelli, e il Suo Dipartimento possono doversi confrontare.

A questo riguardo teniamo comunque ancora una volta a sottolineare che TIVAS è convinto che la Sua posizione politica e il Suo impegno personale siano tali da poter conseguire buoni risultati anche al di là delle più strette competenze, grazie a un'opera appassionata di promozione e persuasione.

Riteniamo infine che, oltre alle proposte formulate in seno al nostro Comitato, ve ne possano essere altre, meglio definite con l'ausilio di esperti del traffico, del territorio, nonché di questioni politico-giuridiche. Ci appelliamo a Lei, affinché tali figure professionali possano essere proficuamente impiegate per venire incontro alle richieste di aiuto della Valposchiavo.

I vari accorgimenti sotto elencati in progressione non si escludono a vicenda e vanno intesi anche come possibili misure complementari. Riteniamo che i residenti in Valposchiavo, nel Comune di Livigno e in Engadina non debbano essere assoggettati ad essi. Parimenti, dovrebbero essere esonerati anche i lavoratori frontalieri.

Ecco dunque alcune possibili misure di contenimento che abbiamo elaborato:

1. Periodo di chiusura della tratta La Motta – Forcola

Limitazione dei giorni e degli orari d'apertura

Ferme restando le relazioni internazionali e locali di buon vicinato, ma considerata d'altra parte l'autonomia decisionale del Cantone, si tratta di considerare sul piatto della bilancia i pro e i contro

presenti e futuri determinati dalla larga disponibilità stagionale del valico in questione. Tenuto conto del danno subito dai Valposchiavini, noi siamo certi che i contro superino attualmente d'interi ordini di grandezza i pro.

Per ovviare allo squilibrio si potrebbe stabilire un ammontare massimo di giorni d'apertura annuali. Una limitazione di questo genere non modificherebbe le punte giornaliere di traffico, tuttavia contribuirebbe ad abbassare la media estiva, lasciando un po' più di respiro ai residenti.

Un altro approccio potrebbe essere quello di decretare una chiusura nei periodi più critici per la Valposchiavo, naturalmente previa adeguata segnalazione. Si potrebbe prendere in considerazione un periodo estivo o una fascia oraria.

Il periodo stagionale di maggior carico è quello che va dal 15 luglio al 31 agosto, mentre gli intervalli diurni più onerosi sono in quel periodo quelli che intercorrono tra le 09.00 e le 11.00 e tra le 15.00 e le 18.00.

Limitazione dei costi d'esercizio

Lo sgombero della neve e la manutenzione della tratta della Forcola sono un onere economico non indifferente per il Cantone e per i Valposchiavini. Noi crediamo che questo ammontare annuo non debba superare una soglia da stabilire. Si tratta di trovare un criterio oggettivo, cioè una misura che possa essere considerata accettabile dalle Autorità.

Invitiamo in questo senso il Cantone ad aggiungere agli attuali 300'000 CHF (media degli ultimi dieci anni con netta tendenza al rialzo) tutti i costi derivanti dalle ricadute negative del traffico e le mancate entrate fiscali causate dal danno turistico in Valposchiavo.

Ricordiamo altresì che le risorse economiche attualmente dedicate al valico in questione vanno a scapito di altre tratte di strada cantonale bisognose di attenzione in Valposchiavo: Pedecosta, Pagnoncini-Cantone, Ginetto-Saltaplana, allargamenti vari, ecc.

Sempre tenendo conto dell'autonomia cantonale in materia, proponiamo anche di considerare con maggiore attenzione le condizioni nevose, piuttosto che la data di calendario. In altre parole, un criterio efficace di contenimento dei costi e delle medie di transito estive potrebbe essere quello di aprire il valico solo quando la neve si è sufficientemente sciolta e di chiuderlo alle prime significative neviccate, anche se le stesse precorrono i tempi medi della stagione.

Chiusura serale

Per ragioni di sicurezza e di quiete notturna il valico della Forcola dovrebbe restare chiuso in una fascia oraria da stabilire. Si tratta di una misura che pensiamo possa eventualmente essere modulata in modo complementare alla limitazione sugli orari di cui a un precedente punto.

Visti recenti atti criminosi e l'inevitabile minor controllo che oggi è possibile effettuare sulle persone che concorrono ai volumi di transito, chiudendo il valico si esclude una via di fuga e si genera una condizione dissuasiva nei confronti dei malintenzionati. Anche questo lavora naturalmente a favore della qualità della vita in Valposchiavo.

Nota:

Ribadiamo che TIVAS è lieta di apprendere da Lei, On. Cavigelli, che il Cantone non è in alcun modo vincolato ad accordi giuridici con Livigno inerenti l'apertura della tratta in oggetto. Confidiamo quindi che il Suo Dipartimento possa più facilmente tutelare gli interessi dei Valposchiavini, regolando opportunamente il transito sulla Forcola secondo i nostri criteri o secondo modalità migliorative che da questi Lei può eventualmente derivare.

Segnaliamo che negli ultimi anni il valico è stato tenuto aperto per periodi piuttosto lunghi, considerando che ne hanno usufruito soprattutto coloro che hanno poi determinato i maggiori oneri a carico della Valposchiavo.

Per Sua comodità, la tabella indicata qui appresso illustra i giorni d'apertura dei vari valichi grigionesi:

<http://www.strassen.gr.ch/sites/dokumentation/offen.html>

2. Accorgimenti di tipo informativo

Avviso

Si tratta di apporre un semplice avviso rivolto a chi entra in Valposchiavo (da nord o da sud); la scritta deve indicare chiaramente che la tratta alpina è protetta. Si può aggiungere eventualmente qualche breve riferimento alla sostenibilità ambientale e/o sigle ufficiali (come UNESCO, 100% Valposchiavo, ecc.).

Pannello con messaggio variabile

Il prossimo livello d'intervento concerne secondo noi l'installazione di un pannello segnalatore rivolto a chi entra in Valposchiavo (da

nord o da sud) che indichi il volume di traffico in Valposchiavo (es., data ultima rilevazione). Possono essere riportati eventuali messaggi su conseguenti misure programmate di limitazione del transito (vedere più sotto).

Nota:

Noi di TIVAS intendiamo l'accorgimento informativo anche come un impegno esplicito da parte delle autorità a fare rispettare il criterio di protezione indicato dagli avvisi medesimi. In altre parole, la locuzione *scripta manent* dovrebbe essere in questo contesto significativa: i pannelli costituiscono un fattore di sensibilizzazione per chi transita, ma anche un richiamo all'assunzione di responsabilità da parte delle autorità che assicurino appunto quanto pubblicamente segnalato sulla strada.

TIVAS si rende conto che misure informative di questo genere implicano un iter autorizzativo particolare, ma realizza nel contempo come l'involuzione in atto richieda ormai prese di posizione intergovernative o interfunzionali e reazioni rapide.

3. *Contingentamento dei veicoli*

Limitazione delle emissioni

Si tratta qui di contenere il flusso viabilistico, impedendo il transito ai veicoli più inquinanti, ritenuti elementi aggressivi nei confronti del territorio locale.

Il criterio portante non può essere qui che la normativa Euro sui gas di scarico con la quale anche la Svizzera si è da anni armonizzata. Per sua comodità, alcune prescrizioni sono contenute in questo documento:

<http://www.bafu.admin.ch/luft/11025/11026/11039/index.html?lang=it>

Noi di TIVAS non vogliamo addentrarci in questioni che esulano dalla nostra competenza tecnica, amministrativa e politica. Rileviamo comunque che, armonizzazione a parte, in Svizzera i termini e i criteri di controllo periodico dell'efficienza dei dispositivi anti-inquinamento sono differenti rispetto a quelli attuati nei paesi UE. Pensiamo pertanto che nel quadro di un contenimento del traffico si possa eventualmente giocare con coerenza e correttezza su alcune maggiori attenzioni che il nostro Paese, ricco di ambienti alpini delicati, riserva alla qualità delle emissioni dei veicoli a motore.

Per quanto ciò appaia a priori più complesso, pensiamo anche che le limitazioni in questione potrebbero eventualmente essere applicate in maniera flessibile, ovvero solo allorquando il carico ambientale inizi a diventare critico (valori rilevati dalle centraline, numero di veicoli in transito, concomitanza con lavori sul territorio, ecc.).

Naturalmente, un provvedimento di questo genere dovrebbe essere accompagnato da adeguata segnalazione e con sufficienti tempi di preavviso.

Limitazione dei giorni di transito

Si tratta di stabilire un divieto di accesso alla Valle a un certo numero di veicoli, di qualunque tipo essi siano. Un veicolo inquinante è statisticamente un'unità più anziana e di minor valore economico. Operare in base alle emissioni, per quanto senz'altro coerente, potrebbe a qualcuno apparire come una discriminazione economico-sociale.

In questa ottica, una soluzione potrebbe essere quella del ricorso alle targhe alterne, così come previsto per condizioni ambientali critiche, soprattutto in relazione alle polveri sottili, dalle legislazioni di tutti i paesi UE e statunitensi.

Anche questa soluzione potrebbe eventualmente essere applicata soltanto nei periodi di maggior carico viabilistico, a titolo di provvedimento d'urgenza, sempre previo avviso ai conducenti dei veicoli in transito.

Nota:

Osserviamo in questo contesto che i rilasci dannosi nell'ambiente causati dai veicoli in transito non sono solo quelli relativi alla combustione del carburante. Molto più critiche di quanto non si creda generalmente risultano essere infatti le polveri sollevate dal rotolamento degli pneumatici, nonché il materiale derivante dall'abrasione degli stessi. Questa componente del carico inquinante riguarda tutti i veicoli, vecchi e nuovi, con maggiore responsabilità di quelli più pesanti e potenti.

Rileviamo inoltre che i valori degli inquinanti rilevati dalle centraline cantonali dovrebbero essere presi in considerazione non già in assoluto, bensì relativamente al contesto alpino decisamente più delicato in cui giocano un ruolo.

La Valposchiavo è fragile per la già citata diversificazione dei biotopi, ma lo è anche per la ristrettezza delle sue dimensioni trasversali.

4. Controlli stradali

Sorpassi delle moto

Relativamente ai motociclisti, segnaliamo i sorpassi delle colonne lente e ferme effettuati dalle moto. Oltre che una condizione di pericolo, essi determinano un maggior transito, dato che liberano la strada alle loro spalle, soprattutto a favore di altre moto. Lo snellimento del traffico è per TIVAS un fattore positivo, ma se concorre ad aumentare il rischio e il flusso i benefici finiscono per soccombere rispetto agli svantaggi.

In alcune nazioni questo tipo di sorpasso è vietato; dovrebbe esserlo anche in Valposchiavo. Un'apposita segnalazione dovrebbe prevenire questo comportamento, peraltro spontaneo.

Scarichi rumorosi delle moto

Le due ruote che transitano da e per Livigno, in netto incremento anno dopo anno, sono un carico ambientale non indifferente, a causa dell'inquinamento fonico che provocano, soprattutto nei reiterati passaggi in gruppo.

Si tratta qui di verificare attentamente che detti veicoli siano provvisti di un dispositivo di silenziamento a norma. Molti di essi sono muniti di terminali di scarico aftermarket non omologati o addirittura privi di db-killer.

Nota:

Crediamo che un buon risultato possa essere conseguito con un diverso impiego delle risorse di controllo disponibili, senza doverle necessariamente aumentare. In particolare, ci sembra che la Valposchiavo sia poco presidiata nei periodi più critici estivi.

Se il Dipartimento che lei dirige, On. Cavigelli, potesse passare queste informazioni a chi di dovere potremmo forse aspettarci un miglioramento a breve della condizione.

Insistiamo in questo contesto una volta di più sul concetto di contenimento del traffico. Il proposto limite dei 30 km/h nei borghi rischia di sortire l'effetto contrario: l'interruzione degli stop-and-go potrebbe infatti finire per aumentare il flusso orario medio, anziché diminuirlo. Noi di TIVAS accogliamo con favore questo provvedimento in relazione a diversi aspetti della sicurezza, ma allo stesso tempo pensiamo che, da solo, possa essere un'arma a doppio taglio relativamente alle nostre mire. Occorre insomma affiancarlo ad altre misure.

Approfittiamo qui per rilevare che la normativa anti-inquinamento applicata ai motocicli è meno severa rispetto a quella valida per gli autoveicoli. Una motocicletta moderna può oggi risultare più inquinante di un'automobile non del tutto recente. Ciò diventa evidentemente più critico in considerazione del fatto che le moto transitanti sono sempre più numerose. Inoltre, il motore di un veicolo a due ruote risulta più spesso sottoposto a variazioni di carico, specie durante i sorpassi, il che incrementa ulteriormente le emissioni nocive.

5. Introduzione di un green pass sperimentale

Pedaggio ambientale

Noi di TIVAS abbiamo pensato all'introduzione di una vignetta sperimentale valida per varie durate (un giorno, una settimana, ecc., sulla falsariga del sistema austriaco), eventualmente solo estive, per i veicoli al di sotto di una determinata normativa euro. In alternativa, detta vignetta può essere applicata a tutti i veicoli in transito, non solo a quelli più inquinanti, sempre in modo da semplificare la gestione e non causare discriminazioni tra i possessori di veicoli.

L'opzione di un periodo di sperimentazione non implica il ricorso futuro a una misura definitiva. Esso dovrebbe essere volto a saggiare gli effetti del contenimento del traffico e della gestione del sistema di vignette sul piano politico-amministrativo, economico, tecnico e ambientale.

Nota:

Sappiamo bene che la Costituzione federale non ammette attualmente uno schema di road pricing, salvo situazioni speciali. D'altra parte, la Costituzione impone senza mezzi termini la tutela del territorio alpino. Si profila dunque una situazione decisamente dialettica, sempre più pressante al giorno d'oggi. Riteniamo che la condizione della Valposchiavo sia un caso paradigmatico.

TIVAS è consapevole che l'introduzione di un green pass o di pedaggi analoghi risulterebbe nel caso subordinata a una consultazione del Cantone con la Confederazione, anche con riferimento a situazioni speciali e a eventuali progetti pilota. Si segnala al proposito il seguente articolo di TIVAS:

<http://www.ilbernina.ch/?p=82405>

Sappiamo inoltre che una proposta di pedaggio a tutela del territorio è stata di recente avanzata dall'amministrazione del

vicino Parco nazionale (Passo del Forno) e che il Cantone, vista la lettera della Costituzione, non ha potuto per il momento accogliere la richiesta.

Rileviamo d'altronde che i tempi cambiano e che proposte di questo genere risultano negli anni sempre più pressanti, anche in altre parti del Paese. Le chiediamo pertanto, Signor Presidente, di non accantonare subito questa opzione e di proporre di studiare possibili "moderne" applicazioni di road pricing, conformi alle mutate condizioni.

Teniamo comunque a osservare che i proventi di una simile soluzione non dovrebbero in alcun caso servire per finanziare opere infrastrutturali (semmai a disincentivarle) e che potrebbero essere condivisi (secondo accordi) nella comunità montana italiana e svizzera per interventi di tipo ambientale, in piena conformità con quanto auspicato dalla Costituzione.