



RideFair

La rivista per un comportamento corretto in viaggio

Powered by:



In viaggio con il bus notturno

RideFair accompagna il conducente AutoPostale René Schweizer nel suo turno di notte. Saliamo a bordo e andiamo incontro al mattino. Pagina 3



Treni, autobus e tram per tutti

Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti, ci illustra il settore del trasporto pubblico in Svizzera. «Offrire un servizio di trasporto pubblico per tutti rappresenta un'ardua impresa», sostiene il direttore. Pagina 4



La scelta giusta

Autobus, bicicletta, treno, automobile, tram, scooter o le proprie gambe: la mobilità ha tanti volti. Secondo voi, qual è la scelta più intelligente? Pagina 5

È veramente così grave?



Siamo sinceri: è capitato a tutti, qualche volta, di essere arrabbiati e di sentirsi frustrati. Le ragioni possono essere le più disparate: pensiamo di essere stati trattati ingiustamente, siamo arrabbiati con i colleghi, con il nostro ragazzo o la nostra ragazza, con i nostri genitori oppure a causa di un brutto voto rischiamo la bocciatura. Talvolta siamo così turbati da sentire la necessità di sfogare la rabbia accumulata e proviamo il desiderio di rompere qualcosa. In questi casi però, se riversiamo la nostra ira sulla proprietà altrui, ci trasformiamo in vandali e, di conseguenza, diventiamo autori di un reato. Imbrattare i sedili degli autobus con pennarelli, verniciare le fermate degli autobus con bombolette spray o distruggere i vetri dei finestrini non sono bravate innocue né gesti che possono essere giustificati con il fatto di essere nervosi. Il danneggiamento intenzionale comporta conseguenze penali che prevedono un prezzo molto elevato, sia in termini pecuniari sia di lavoro, e nei casi peggiori può addirittura costituire un pericolo per le altre persone. Pagine 6, 7, 10, 12

Editoriale

A scuola la mattina, all'allenamento di calcio il pomeriggio o a casa la sera dopo il cinema: indipendentemente da quale sia la vostra destinazione, con gli autopostali, gli autobus, i tram e i treni, potete raggiungerla in tutta sicurezza. Grazie alla ben sviluppata rete di trasporti pubblici della Svizzera, anche i ragazzi che non possiedono la licenza di condurre possono muoversi in totale libertà. Sicuramente vi sarete già chiesti in che modo sia stata definita l'attuale offerta e chi sia responsabile delle decisioni relative agli orari degli autopostali, dei treni ecc. All'interno di questo giornale troverete una risposta a queste e ad altre interessanti domande sul trasporto pubblico. Purtroppo non tutti sanno sempre apprezzare questa straordinaria offerta. Anche nel trasporto pubblico svizzero, infatti, gli atti di vandalismo non sono un'eccezione: autobus imbrattati con bombolette spray, vetri graffiati o imbot-

titure di sedili divelte. Molti non pensano al fatto che gli autori di questi gesti arrecano un danno non soltanto all'azienda di trasporto e agli altri passeggeri, ma anche a se stessi. Tuttavia il vandalismo rappresenta una forma di danneggiamento materiale ed è perseguito penalmente. RideFair racconta la storia di due giovani e degli atti di vandalismo che hanno commesso, mostrando le conseguenze a cui sono andati incontro. Anche i graffiti sono una forma di danneggiamento o possono essere considerati come un'espressione artistica? RideFair dà voce ai sostenitori e agli oppositori di questo fenomeno e vi presenta un graffito realizzato senza colori né bombolette spray. Com'è possibile? Lasciatevi sorprendere! Vi auguriamo buona lettura.

AutoPostale Svizzera SA



Treni e autobus in voga tra i giovani



Sébastien (15 anni, di Constantine): «Dal prossimo anno intendo frequentare il liceo a Losanna, quindi è probabile che sosterrò l'esame per ottenere la licenza per lo scooter».



Sarah (20 anni, di Wengi bei Büren) ha conseguito la licenza di condurre: «Dal momento che abito in campagna, prima o poi avrei avuto bisogno dell'auto».



Lorenzo (18 anni, di Lugano): «Grazie al trasporto pubblico, da casa mia posso raggiungere pressoché qualunque destinazione; inoltre preferisco risparmiare i soldi destinati all'esame per la licenza di condurre per comprarmi una bella bicicletta».

Secondo le ultime cifre rese note dalla Confederazione, un terzo dei giovani nella fascia di età compresa tra i 12 e i 15 anni e quasi un quarto dei ragazzi tra i 16 e i 17 anni possiede un abbonamento per il trasporto pubblico. Si tratta di un netto aumento rispetto ai valori registrati soltanto alcuni anni fa. Le ragioni che stanno alla base di tale evoluzione sono da ricercare nei tragitti scolastici più lunghi, ma anche nelle mutate abitudini dei giovani per quanto concerne il tempo libero. Il trasporto pubblico è sempre più utilizzato come punto d'incontro e il

tempo trascorso in viaggio è sfruttato per scambiare le proprie esperienze attraverso i social media. In molte località gli autopostali, in particolare, sono già dotati di una connessione W-LAN gratuita. In passato, gli studenti dai 14 anni in su per recarsi a scuola spesso percorrevano i tragitti più lunghi a bordo di un motorino. Tuttavia, negli ultimi anni lo scooter – che può essere guidato a partire dai 16 anni – ha preso il sopravvento sugli altri motoveicoli. Anche l'automobile ha perso il suo primato tra i giovani: 20 anni fa, tra i ragazzi nella fascia d'età dai 18 ai

24 anni, il 71% possedeva una licenza di condurre; oggi questa percentuale è scesa al 59%. Per quanto riguarda questo trend, uno studio tedesco ha rivelato come le persone al di sotto dei 30 anni rinuncino più volentieri a possedere un'auto propria che alle vacanze o allo smartphone.

A ciò si aggiunge il fatto che, al giorno d'oggi, i giovani dedicano più tempo alla formazione e si affacciano più tardi al mondo del lavoro. I treni, i tram, gli autobus e gli autopostali offrono quindi un'alternativa più conveniente rispetto all'auto propria.

In breve



Sedili squarciati

A Zurigo, quattro vandali hanno squarciato i sedili di un autopostale. Un passeggero è riuscito a identificare i quattro balordi in azione e ha chiamato la polizia, che ha in seguito fermato i diciassetenni quando l'autopostale è giunto al capolinea. L'azienda di trasporto ha denunciato i ragazzi per danneggiamento.

La polizia fa appello a eventuali testimoni

Per la seconda volta in una settimana, nel quartiere Tribtschen di Lucerna, una fermata dell'autobus è stata distrutta. Gli autori del gesto non sono ancora stati identificati. I vetri della fermata sono stati ridotti in frantumi con degli oggetti contundenti, mentre il sedile è stato imbrattato con pennarelli. Inoltre i vandali hanno appiccato il fuoco al cestino dei rifiuti e al relativo contenuto. Intorno alle undici di sera un passante ha notato la fermata distrutta e ha segnalato l'accaduto alla polizia che è accorsa immediatamente. I poliziotti, giunti sul luogo del crimine, si sono trovati davanti un'immagine di devastazione: pezzi di vetro sparsi dappertutto e il contenitore dei rifiuti carbonizzato; a terra un tappeto di bottiglie di birra e di resti di cibo. Nessuna traccia degli autori del gesto. La polizia competente è alla ricerca di testimoni. È possibile fornire indicazioni utili telefonando al numero 041 999 99 99. I danni ammontano a diverse migliaia di franchi. Si tratta già del quinto episodio di vandalismo che interessa una fermata dell'autobus registrato quest'anno nella città di Lucerna.



I treni per i tifosi dello YB danno il buon esempio

Dal 2011 i tifosi dello Young Boys di Berna provvedono a mantenere l'ordine a bordo dei treni speciali grazie alla figura degli «steward». Le FFS, la squadra e le organizzazioni dei tifosi si dicono soddisfatte; questa misura ha consentito infatti di registrare una costante riduzione dei danni. Le FFS cercano di estendere la collaborazione ad altri club.



Verso casa sulle ali della notte

È raro che il loro lavoro susciti invidia. Si ritiene infatti che i conducenti dei bus notturni si debbano occupare di riportare a casa orde di ragazze e ragazzi scatenati che escono per far festa. Tuttavia, se osservata più da vicino, la realtà può rivelarsi sorprendente.

Giovani vandali, urla, schiamazzi e montagne di rifiuti: ecco all'incirca come ci si immagina di solito un viaggio a bordo di un bus notturno. Ma è veramente così? L'abbiamo voluto verificare di persona. Luogo: stazione di Laufen, regione di Basilea. Ore: 02.10. I freni stridono e il treno si arresta. Una folla di giovani esce dalle porte delle carrozze. Alcuni barcollano leggermente, altri si sfregano gli occhi appesantiti dal sonno. Un gruppetto di ragazzi si dirige verso l'autopostale che li attende. Salendo, salutano educatamente il conducente. Uno di loro domanda: «Se per caso mi addormento, potrebbe svegliarmi?». René Schweizer annuisce sorridendo. «Naturalmente!». Oggi accompagnerà quasi fino alla porta di casa una ventina di ragazzi. Come, ad esempio, una giovane di 18 anni dai capelli biondi che ha trascorso la serata a Basilea in compagnia delle sue tre migliori amiche. Invece di prendere la macchina, ritorna a casa con il bus notturno. Il motivo? «Altrimenti mi addormenterei al volante». La ragazza passa accanto ai coetanei sonnecchianti e va a sedersi in fondo all'autobus, dove incontra tre conoscenti con cui continua a chiacchierare allegramente. Quasi ogni fine settimana prende il bus notturno per ritornare a casa e questi volti le sono familiari. I viaggi spiacevoli o difficoltosi di cui si ricorda si contano sulle dita di una mano. «La maggior parte delle volte, i tragitti sull'autopostale sono piacevoli e tranquilli».

Alcune linee problematiche

Il conducente René Schweizer è del medesimo avviso: «Non abbiamo quasi mai problemi». E pro-

segue: «Noi conducenti della zona lavoriamo volentieri durante la notte, perché c'è più tranquillità, sia sulle strade sia a bordo dello stesso autopostale». Naturalmente, Schweizer conosce anche altre storie. «Se ne sentono diverse». A seconda della regione e della serata è possibile che si crei un cocktail pericoloso, in cui a un eccesso di adrenalina si aggiunge una spropositata dose di alcol. Inoltre, durante la notte i ragazzi girano in gruppo e si punzecchiano a vicenda. A volte finisce che si azzuffano, gridano, si insultano, lanciano bottiglie, distruggono sedili e lasciano in giro un enorme quantità di rifiuti. «In questi casi, si può star male al pensiero dei colleghi», sottolinea Schweizer. Perché sui bus notturni si riscontrano differenze così profonde? Si tratta di una differenza tra città e campagna? O semplicemente si registra un traffico minore sulla sua linea? Schweizer non azzarda ipotesi sulle ragioni. Ma di una cosa è certo: «I nostri nottambuli sono ben educati».

Mi ha vomitato sulle scarpe

Lo conferma con un sorriso anche la ragazza bionda seduta nell'ultima fila. Tuttavia, la giovane passeggera ha una storia disgustosa in serbo per noi: «Una volta una mia compagna ha vomitato direttamente sui miei piedi!». Aggiunge che lo spettacolo è stato terribile e che la puzza era insopportabile. «Mi ha dato il voltastomaco», ci racconta. Ma sul tema «incidenti del dopocena», anche Schweizer ha qualche storiella da raccontarci: «Tre ragazzi, che inizialmente erano andati a sedersi in fondo al bus, hanno cambiato improvvisamente posto e sono venuti a sedersi davanti». Schweizer si è subito domandato perché l'avessero fatto e al capolinea lo ha infine scoperto, o per essere più precisi, «fiutato». «Uno dei ragazzi doveva aver dato di stomaco». Gli è già successo di doversi fermare perché qualcuno è stato male. «Preferisco che mi avvisino. In questi casi, non mi ar-

rabbio mai. Dopotutto, può capitare a chiunque». Nel frattempo, l'autopostale è in viaggio già da quasi 30 minuti. La prossima fermata si avvicina, ma nessuno preme il pulsante di arresto. Schweizer si ferma comunque. «Il signore con la giacca gialla deve scendere a questa fermata», annuncia il conducente al microfono. Un vicino scuote leggermente l'interessato che, ancora insonnolito, si stropiccia gli occhi, guarda fuori dal finestrino, balza in piedi e, con voce stanca, si rivolge al conducente: «Grazie... e arrivederci!». Una volta sceso, l'uomo scompare nell'oscurità della notte. Ma anche la nostra serata volge al termine e rientriamo a casa arricchiti da una nuova esperienza: i bus notturni non sono tutti uguali.

Il bus notturno ti riporta a casa
 Nelle notti tra venerdì e sabato e tra sabato e domenica il bus notturno riporta a casa sani e salvi i giovani nottambuli che rientrano a tarda notte o alle prime luci dell'alba. Su tutto il territorio nazionale sono presenti numerose aziende di trasporto che propongono questo tipo di offerta TP. Talvolta, per prendere un bus notturno sono richiesti due biglietti: oltre al regolare titolo di trasporto, deve essere pagato anche un supplemento notturno. Maggiori informazioni sugli orari e sui prezzi dei biglietti sono disponibili sui siti internet delle aziende di trasporto locali.



Collegamenti del trasporto pubblico per tutti: un'ardua impresa



Photo: © Daniel Riklis - UFT

Operando un confronto a livello internazionale si scopre come la Svizzera disponga di un'ottima offerta nel settore del trasporto pubblico (TP). Le linee metropolitane di superficie (S-Bahn), gli autopostali e le funivie garantiscono un servizio regolare anche alle regioni rurali. La Confederazione e i Cantoni sono responsabili della fornitura di tale servizio. Il potenziamento delle offerte nel settore del trasporto pubblico (ad es. bus notturni, introduzione della frequenza cadenzata ogni quarto d'ora) risponde a un'esigenza della società attuale, perché al giorno d'oggi le persone desiderano muoversi nella maniera più flessibile possibile. Attraverso una buona offerta nel settore del trasporto pubblico, lo stato va incontro a questa richiesta, ma ciò determina un aumento dei costi. Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), svela i retroscena in un'intervista.

Intervista a Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT)

La popolazione attiva deve far fronte a tragitti sempre più lunghi per recarsi al posto di lavoro. Anche per quanto riguarda il tempo libero si registra un costante aumento della durata degli spostamenti. Una migliore offerta nel settore del trasporto pubblico consente di sostenere questa tendenza?

Sì, grazie ai collegamenti più rapidi e frequenti, il trasporto pubblico promuove i viaggi e gli spostamenti dei pendolari. Ciò consente a chiunque di raggiungere il posto di lavoro, rendere visita agli amici e godersi il tempo libero. Rispetto alla circolazione su strada il trasporto pubblico risulta più sostenibile dal punto di vista ecologico in quanto

ottimizza gli spazi, provoca minore inquinamento acustico e produce meno CO₂. Alcuni studi hanno evidenziato che i pendolari sono disposti a impiegare, in media, circa 20 minuti per raggiungere il proprio posto di lavoro, ed è così ormai da tempo. In altre parole, le persone continuano a effettuare tali tragitti se, grazie ai treni più rapidi, nell'arco di questi 20 minuti, potranno proseguire il loro viaggio.

La crescita dei trasporti fa i conti con i propri limiti. Ressa sui treni pendolari, ingorghi sulle strade: ritiene che in futuro la popolazione debba adottare un comportamento differente?

La popolazione reagisce all'offerta e ai prezzi. Se le comodità aumentano costantemente e i prezzi sono contenuti, cresce il numero di spostamenti. In generale, i viaggi e il trasporto pendolare sono troppo economici. Pertanto, è possibile procedere a un ulteriore ampliamento dell'offerta nel settore del trasporto pubblico soltanto se la clientela è disposta a pagare per questo servizio.

In che modo reagisce la Confederazione all'impasse che si registra nel settore del trasporto pubblico?

I nostri sforzi sono finalizzati a garantire un ampliamento adeguato della rete ferroviaria nonché al superamento di momenti di difficoltà. Inoltre, è necessario che la Confederazione si adoperi per reperire i fondi necessari. A livello federale, esiste infatti un'unica fonte che eroga i finanziamenti per la rete ferroviaria e per le relative modifiche che si rendono necessarie: il fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

Gli utenti dei trasporti pubblici dovrebbero farsi carico di una quota maggiore dei relativi costi?

Attualmente gli utenti dei trasporti pubblici contribuiscono in misura maggiore rispetto al passato. Trovo che sia una cosa giusta e che questa tendenza dovrebbe continuare. Fino a questo momento, la politica ha sempre sostenuto la copertura da parte statale di una quota dei costi connessi al settore del trasporto pubblico. Infatti, soltanto se un numero limitato di persone utilizza l'automobile per i propri spostamenti, sarà possibile salvaguardare l'ambiente ed evitare gli ingorghi.

Chi è responsabile delle decisioni relative all'ampliamento e alla sospensione delle linee di trasporto pubblico?

L'UFT assume un ruolo direttivo per quanto riguarda la pianificazione delle modifiche. Inoltre, conferisce i mandati e rilascia le autorizzazioni per le linee ferroviarie ad alta velocità. Infine, insieme ai Cantoni, definisce l'offerta relativa alle

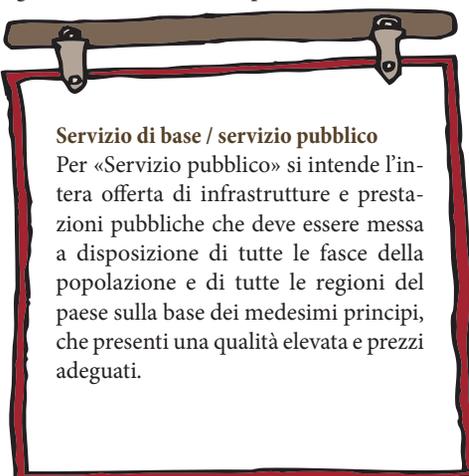
linee metropolitane di superficie e alle altre forme di trasporto regionale. Per quanto riguarda la sospensione di una linea, la decisione viene adottata dalla Confederazione e dai Cantoni di comune accordo. Tali decisioni avvengono tuttavia solo di rado. Inoltre, l'Ufficio federale dei trasporti verifica che le ferrovie e le altre aziende di trasporto pubblico adottino tutte le misure necessarie allo scopo di garantire costantemente la sicurezza dei viaggi e degli trasporti pendolari.

Un importante compito a cui lo stato deve fare fronte consiste nel garantire a tutte le regioni del paese un servizio di trasporto pubblico («servizio pubblico»). Non rappresenta un costo eccessivo il fatto che anche per le valli discoste debba essere assicurato con un collegamento mediante autopostali o funivia?

Cerchiamo di offrire un servizio pubblico che sia il più efficiente possibile. Naturalmente è più semplice gestire in modo redditizio una linea metropolitana in una grande città che un autobus in un paesino di montagna. Ciò determina una profonda diversificazione della nostra offerta: mentre nelle città il trasporto pubblico prevede una frequenza di passaggio ogni quarto d'ora, nelle località di montagna è possibile offrire un collegamento giornaliero soltanto con quattro corse di andata e ritorno. Non è semplice finanziare questa offerta. Quasi la metà dei costi derivanti dal trasporto regionale non vengono finanziati mediante i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti, bensì attraverso le tasse.

Quale sarà il futuro del servizio di base nel settore del trasporto pubblico?

Anche in futuro la Svizzera potrà contare su un ottimo servizio di base nel settore del trasporto pubblico. Questo è molto importante per le aziende e per le collaboratrici e i collaboratori coinvolti, per il traffico verso le regioni turistiche, ma anche per garantire la coesione del paese.



Servizio di base / servizio pubblico

Per «Servizio pubblico» si intende l'intera offerta di infrastrutture e prestazioni pubbliche che deve essere messa a disposizione di tutte le fasce della popolazione e di tutte le regioni del paese sulla base dei medesimi principi, che presenti una qualità elevata e prezzi adeguati.

Con la giusta miscela è possibile!

Da alcuni anni la rock band americana «Ginger Ninjas» è in tour con lo spettacolo «Pleasant Revolution». Con che mezzo? In bici! Zaino in spalla, gli artisti si spostano da una città all'altra in sella a una bicicletta elettrica. Sono poi i fan stessi a doversi mettere ai pedali per produrre l'energia elettrica al concerto, inforcando una delle tante biciclette messe a disposizione e collegate ai generatori elettrici. Un po' meno avventurosa è invece l'esperienza dei ragazzi della band svizzera «Boy», che per i

La maggioranza delle persone è sempre più mobile e desidera spostarsi da un punto all'altro nella maniera più rapida e flessibile possibile. Ogni giorno dedichiamo mediamente 88 minuti ai nostri spostamenti, per percorrere una media di 37 km. Il traffico registra un costante aumento; ciò comporta conseguenze negative, come l'inquinamento acustico e atmosferico e la formazione di ingorghi. Ma in che modo è possibile soddisfare le proprie esigenze in fatto di mobilità senza arrecare troppi danni all'ambiente?

La risposta sta nella scelta intelligente del mezzo di trasporto. Ogni mezzo presenta vantaggi e svantaggi, che variano in base allo scopo e alla distanza del viaggio: per esempio, andare in bicicletta, con lo skateboard o a piedi può essere una so-

Sempre più spesso accade che, nel corso della giornata, uniamo più attività tra loro e, di conseguenza, i nostri tragitti si trasformano in anelli di una vera e propria catena della mobilità. Per effettuare queste combinazioni, scegliamo il mezzo di trasporto più adeguato per ciascuna tratta. I mezzi di trasporto classici vengono quindi costantemente integrati mediante nuove offerte:

- stazioni di noleggio bici (per esempio PubliBike, il sistema di bikesharing), se alla stazione di arrivo si necessita di una bicicletta
- Mobility CarSharing (noleggio auto), se si vuole rinunciare alla propria auto, ma di tanto in tanto capita di doversi mettere alla guida per affrontare un viaggio
- Carpooling, quando si desidera condividere con altre persone i costi di un viaggio in auto
- bus notturno, quando si è perso l'ultimo tram.

Inoltre acquista sempre maggiore importanza il concetto di «mobilità virtuale». Con questo termine si intende la possibilità di scambiarsi informazioni a livello virtuale, senza per questo doversi spostare. Rientrano in tale definizione le e-mail, le chat dei forum o le videoconferenze. Anche questo rappresenta infatti un comportamento intelligente in termini di mobilità!

In conclusione, come ci hanno suggerito i «Ginger Ninjas» o i «Boy», spesso il mezzo di trasporto migliore non è quello al quale pensiamo come prima soluzione.



Ginger Ninjas in Tour



Sonja Glass e Valeska Steiner, Boy

propri concerti spesso attraversano l'Europa in treno perché trovano che il viaggio su rotaia sia più piacevole e avvincente. Ma se devono trasportare molto materiale, allora viaggiano con il proprio autobus. Questi due esempi dimostrano che il concetto di «rock band» non si accompagna necessariamente all'idea di camion e pullman. Il futuro sta nella scelta intelligente e nella combinazione dei mezzi di trasporto.

luzione particolarmente adatta quando si devono percorrere distanze brevi (tragitto verso la scuola o verso il lavoro, shopping, allenamento ecc.), mentre il trasporto pubblico è adeguato per distanze maggiori e l'automobile offre un ottimo supporto nel caso di tragitti più lunghi e con bagagli.

Domanda blitz

«Qual è il tuo modello di mobilità nella vita di tutti i giorni?»



Gülsha Adilji, moderatrice Joiz

«Vivo e lavoro a Zurigo. Per raggiungere l'ufficio impiego comunque parecchio tempo, ma riesco a sfruttare in maniera ottimale il viaggio per recarmi al lavoro: già sull'autobus o sul tram comincio le ricerche per la mia trasmissione e inoltre utilizzo il tempo per informarmi e leggere le ultime notizie».



Gustav, musicista

«Quando sono in tour, tutti i musicisti e i tecnici viaggiano insieme a bordo dello stesso pullman per raggiungere il luogo in cui si terrà il concerto. Non è sempre piacevole trascorrere tante ore in quegli angusti sedili ma purtroppo, dal momento che trasportiamo molto materiale, è impensabile proporre un viaggio in treno. Quando viaggio per ragioni personali, mi sposto per lo più con i mezzi di trasporto pubblici».



Lara Gut, sciatrice professionista

«Mi sposto per lo più in auto. Questa è la maniera più semplice per trasportare i numerosi bagagli che si porta dietro una sciatrice professionista. Inoltre, in questa maniera posso stabilire autonomamente i miei orari e ciò mi consente una grande flessibilità, necessaria per poter gestire la mia agenda fitta di impegni».

Vandalismo: un'assurdità di gran moda



Foto: ©Xtravaganant, peshkova - Fotolia

È sufficiente dare un'occhiata alle strade: muri imbrattati da scritte fatte con le bombolette, cestini della spazzatura incendiati, vetri distrutti. Quasi ovunque si scorgono segni di atti vandalici. Nella maggior parte dei casi gli autori sono ragazzi tra i

14 e i 20 anni che entrano in azione soprattutto durante i fine settimana. I motivi alla base di tale smania di distruzione sono molteplici: la noia, la pressione esercitata dal gruppo, lo stress vissuto a scuola, ma anche l'effetto di alcol e droghe. «Si sente tanto parlare di «hobbyless». Significa che i ragazzi non sanno dare un'occupazione sensata al loro tempo», spiega André Weber della polizia cantonale di Berna. Le conseguenze sono catastrofiche: ogni anno, in Svizzera, i danni provocati dagli atti vandalici ammontano a diversi milioni di franchi.

Il settore del trasporto pubblico è particolarmente colpito, in primis le FFS. Tuttavia, anche AutoPostale Svizzera SA denuncia ogni anno un centinaio di casi. Su base annua, i danni per l'azienda ammontano a diversi milioni di franchi. Inoltre, chi compie atti di violenza contro beni materiali, in futuro adotterà sempre più spesso un comportamento aggressivo anche nei confronti delle persone e degli animali. Spiega Weber: «Ciò offre l'occasione per riflettere in maniera seria sul problema».

Che cos'è il vandalismo?

Il vandalismo consiste nella distruzione (intenzionale) della proprietà altrui. Può interessare treni, muri di edifici, automobili, cantieri e altro ancora. Anche il littering, ossia l'abitudine di gettare i rifiuti per terra, rappresenta una forma di vandalismo.

Che cosa devo fare se sono testimone di un atto vandalico?

Non far finta di niente! Se sei testimone di un atto vandalico chiama la polizia (numero di emergenza 112) e fornisci indicazioni quanto più dettagliate in merito all'orario, al luogo e ai responsabili.

Non intervenire in nessun caso! È facile che la violenza nei confronti dei beni materiali si trasformi in violenza contro le persone, in particolare se i responsabili sono sotto l'effetto di alcol o se gli autori del gesto agiscono in gruppo.

Intervista

Intervista ad André Weber, polizia cantonale di Berna



Foto: ©Polizia cantonale di Berna

Quali sono gli elementi che favoriscono gli atti vandalici?

È molto diffuso il principio delle «broken windows»: se un vetro viene ridotto in mille pezzi, non ci vorrà molto perché anche quello vicino venga distrutto. Traducendo questo concetto, se in un luogo sono stati abbandonati dei rifiuti per terra, anche le prossime persone che passeranno lasceranno la loro sporcizia senza porsi alcun problema.

In che modo la polizia rintraccia i responsabili?

Spesso viene in nostro aiuto il «Commissario Casualità». Talvolta ci porta sulla pista giusta e ci consente di osservare e analizzare in maniera corretta il «quadro di devastazione» che si profila davanti a noi. O, in alternativa, gli autori degli atti vandalici vengono colti in flagrante.

Che cosa possono fare i cittadini testimoni di un atto vandalico?

La cosa più importante è non esporsi ad alcun pericolo. Spesso i vandali agiscono in gruppo e talvolta sono sotto l'effetto di alcol. Pertanto, il po-

tenziale di violenza può essere molto elevato. Il consiglio migliore che possiamo dare alle persone testimoni di un atto vandalico è quello di telefonare al numero di emergenza 112 e di fornire alla polizia quanti più dettagli possibili.

In che modo la polizia spiega ai giovani le conseguenze a cui possono andare incontro?

Andiamo nelle scuole. Spesso i giovani non sono consapevoli dei danni che possono causare attraverso gli atti vandalici. Per citare un esempio, se una persona distrugge il sedile di un autobus, non avremo soltanto un sedile rotto, ma anche un autobus che, in determinate circostanze, non potrà circolare per delle settimane. Ciò comporta dei costi molto elevati. Conosco casi di giovani che hanno già accumulato una montagna di debiti perché, da adolescenti, sono stati sorpresi mentre commettevano degli atti vandalici (nota della redazione: cfr. «Ho commesso l'errore della mia vita», pag. 7). Per questo dico sempre: «Dieci secondi di divertimento possono causare dieci anni di problemi».

«Ho commesso l'errore della mia vita»



Foto: ©rangizz - Fotolia

TANTI SALDI SBAGLIATO COLTO SUL FATTO

Simon è pensieroso. Mescola il caffè e si guarda intorno nel suo monolocale. Il letto funge da divano e il tavolo della cucina viene utilizzato anche come scrivania. Simon ha 28 anni, è informatico, e guadagna abbastanza bene. Tuttavia, non può permettersi un alloggio più grande. Il motivo di tale ristrettezza economica è da ricondurre al suo passato. Torniamo indietro di dieci anni. «A quel tempo ho commesso l'errore della mia vita», dice Simon.

Durante il suo apprendistato trascorrevano molto tempo fuori casa, i suoi weekend erano scanditi dall'alcol e dalle uscite con i compagni. «Bevevamo tanto e non ci rendevamo conto di quanto il nostro comportamento fosse stupido», ricorda Simon. Erano sempre alla ricerca del brivido. Inizialmente si divertivano squarciando i sedili a bordo dei treni e degli autobus o imbrattando i muri delle case. Una volta, sulla strada di casa, appiccarono il fuoco a un mucchio di foglie. «Ci spronavamo a vicenda a commettere azioni sempre più spericolate», spiega Simon. Non sono mai stati colti con le mani nel sacco. Fino a quella notte fatale.

Tornava a casa insieme a un amico. Nel quartiere c'erano diverse automobili, parcheggiate in fila indiana. «Abbiamo cominciato con la prima auto, dalla quale abbiamo strappato via lo specchietto esterno». Poi hanno squarciato le gomme e, con la bomboletta spray, hanno imbrattato le fiancate. Erano così impegnati da non rendersi conto che un passante li aveva visti e aveva allertato la polizia. Continua Simon: «Ci hanno colti sul fatto». Il pensiero di ciò che accadde in seguito gli fa ancora venire i brividi: comando di polizia, interrogatori e colloqui approfonditi con i genitori e con l'azienda di tirocinio. Il tutto accompagnato dalla domanda sul perché l'avesse fatto. E, alla fine, il processo penale. «Dal momento che avevamo arrecato intenzionalmente un danno alle auto, siamo stati condannati a pagare gran parte delle spese». In concreto, 80'000 franchi.

Dopo aver tirato la cinghia a lungo, oggi Simon, a distanza di dieci anni, è quasi riuscito a pagare le rate per i debiti contratti. «Ho imparato la lezione», dice. Oggi, durante il tempo libero, Simon aiuta la polizia con i corsi sulla prevenzione. Ci spiega: «I giovani devono imparare che arrecare danni alle cose è un'attività tutt'altro che divertente. È un passatempo che può costare caro e causarti un mare di guai».

Se pensate che a voi non potrebbe accadere una cosa simile perché siete minorenni, mentre Simon aveva già compiuto 18 anni, vi sbagliate. Anche per i minorenni sono previste delle sanzioni. È ciò che Anna (16 anni) ha provato sulla sua pelle. Un anno fa è stata colta in flagrante mentre danneggiava una cintura di sicurezza sullo scuolabus e imbrattava i sedili con un grosso pennarello nero. «Non è poi così grave», ha pensato Anna tra sé. «Anzi, così i miei genitori imparano. Dopotutto è a causa loro se mi sono dovuta trasferire e separare da tutti i miei amici».

Ma le cose sono andate diversamente. L'azienda di trasporto ha informato la scuola e Anna si è dovuta recare, insieme ai suoi genitori, nella sede per sostenere un colloquio. Ancora oggi la ragazza ha davanti a sé l'immagine dei suoi genitori seduti al tavolo con il signor Nicola, un mediatore dell'azienda di trasporto.

Il signor Nicola, con voce pacata, ha raccontato l'accaduto. I genitori di Anna sono rimasti di stucco. Inizialmente Anna non voleva sentire ragioni e sosteneva che si trattava di una cintura di sicurezza eccessivamente logora. Ma il signor Nicola insisteva e spiegava come il gesto commesso da Anna non fosse affatto una cosa di poco conto. In casi estremi, una cintura di sicurezza può salvare una vita. Oppure no, se non è integra. Anna aveva intenzionalmente messo in pericolo la vita di altre persone. La ragazza ricorda ancora l'effetto che le hanno provocato quelle parole. «In quel momento ho messo da parte il mio sangue freddo». Si è lasciata andare e ha parlato delle difficoltà riscontrate a scuola, della vana ricerca di un posto di tirocinio e dei brutti voti. Ma anche della rabbia e della frustrazione che provava e che aveva river-

sato sullo scuolabus. Il signor Nicola l'ascoltava e mostrava persino comprensione per la sua situazione.

Ciononostante, sosteneva che Anna aveva commesso un grave gesto. Insieme ai genitori sono stati concordati i provvedimenti successivi: Anna e i suoi genitori hanno dovuto pagare di tasca propria 1500 franchi per il risarcimento del danno materiale. A ciò si è aggiunto, per la ragazza, il divieto di salire sullo scuolabus per un periodo di tre mesi. «Quella è stata forse la cosa peggiore che mi potesse capitare: dover spiegare a tutti il mio gesto». Dopo alcune settimane, il signor Nicola ha ricontattato Anna per proporle un accordo: discutere insieme, durante una lezione, il problema del «Vandalismo nel trasporto pubblico» nella classe di Anna. In cambio, la ragazza poteva viaggiare di nuovo a bordo dello scuolabus. «Questo è stato per me un modo personale per riparare al danno».

Il vandalismo in quanto reato

Chi distrugge intenzionalmente oggetti di proprietà altrui commette un atto illecito. Nella maggior parte dei casi il reato in questione è ricondotto al danneggiamento (art. 144 CPS). Spesso gli autori degli atti vandalici ricevono una sanzione e devono versare un risarcimento all'assicurazione per una parte dei danni causati. Nei casi più gravi, i vandali possono anche finire in prigione, soprattutto nel caso in cui esponzano, direttamente o indirettamente, a un pericolo la vita delle altre persone, ad esempio, se distruggono un semaforo, danneggiano un estintore, lanciano sassi da un ponte, e questi finiscono in strada, o se fanno esplodere cestini della spazzatura. Se la persona che ha commesso l'atto vandalico è minorenne, si applica il diritto penale minorile.



Il viaggio di un vasetto di yogurt

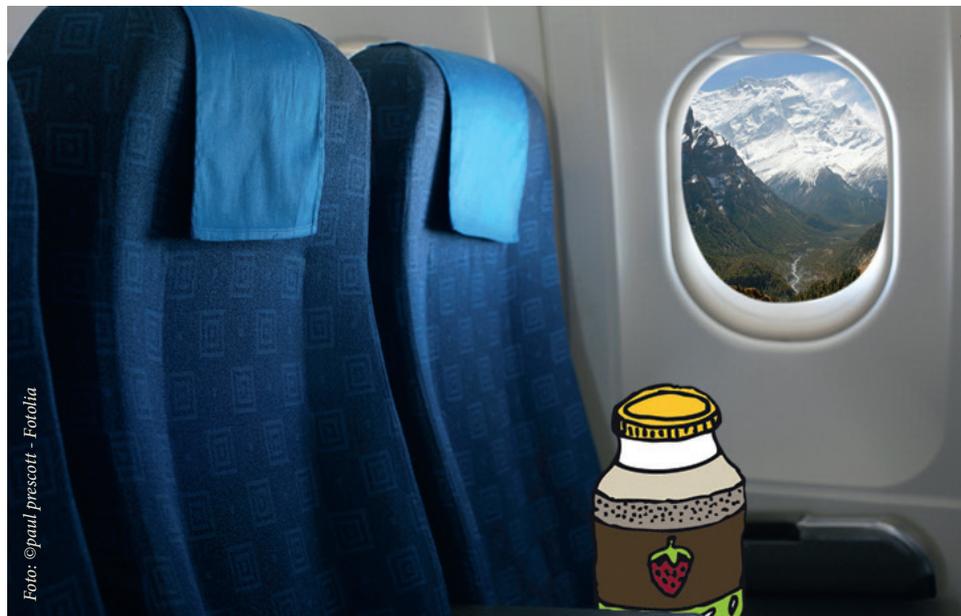


Foto: ©paul prescott - Fotolia

Mobilità e traffico
 Mobilità significa movimento di persone, di merci, di energia e di notizie. Quando le persone, le merci ecc. si spostano da un punto all'altro, allora si genera il traffico.

Il viaggio di un vasetto di yogurt alla fragola (prodotto a Stoccarda, Germania)
 Ecco le distanze che devono percorrere i singoli ingredienti:

- Batteri lattici: 917 km
- Imballaggio per il trasporto: 2884 km
- Zucchero: 107 km
- Fragole: 1246 km
- Vasetto in vetro: 806 km
- Latte: 36 km
- Etichetta: 948 km
- Adesivo per l'etichetta: 639 km
- Coperchio in alluminio: 864 km

Totale: 8447 km
 (Fonte: «Ein Joghurt kommt in Fahrt», Uni Kassel)

Gli spostamenti che si registrano quotidianamente non interessano soltanto le persone. Ogni giorno, anche diverse tonnellate di merci vengono trasportate da una località all'altra. Per farci un'idea delle incredibili distanze percorse durante questi viaggi, consideriamo il seguente esempio: i diversi ingredienti che si trovano in un vasetto di yogurt alla fragola devono percorrere una distanza di 8447 km prima di essere trasformati nel delizioso spuntino contenuto nei vasetti di plastica. I costi per il trasporto incidono in misura minima sul prezzo al dettaglio, che si aggira intorno ai 90 centesimi. Infatti, rispetto al prezzo finale, le spese di trasporto ammontano appena a un centesimo. Mosse sempre dalla necessità di trarre il massimo profitto, al giorno d'oggi le aziende spostano la

produzione nei luoghi in cui i costi sono più contenuti. Il succo di frutta per la colazione proviene dal Brasile, l'arrosto della domenica dalla Nuova Zelanda e la mela che mangiamo a merenda dagli Stati Uniti: grazie alla fitta e ben sviluppata rete stradale, alle rotte aeree e navali che collegano un capo del mondo all'altro e al basso costo del carburante, questi viaggi non rappresentano più una sfida per alcun tipo di merce. I consumatori, i produttori e i commercianti ne traggono beneficio: i primi trovano tutto l'anno sugli scaffali dei negozi una variegata offerta di prodotti a prezzi imbattibili, mentre gli altri si rallegrano al pensiero degli elevati profitti. Tutti felici, dunque? Non proprio. Il traffico determina infatti costi più elevati rispetto a quanto si potrebbe inizialmente dedurre. Il carburante e lo

stipendio dell'autista non sono le uniche spese. Il traffico causa rumore e gas di scarico e genera il rischio di incidenti. Provoca rischi elevati per la salute e l'ambiente che, nel gergo tecnico, sono chiamati «costi esterni». Si tratta di un problema che riguarda tutti noi. Quantificare i costi esterni è difficile. Tuttavia, se ad esempio imputassimo al trasporto delle merci tutti i danni alla salute derivanti dall'inquinamento acustico provocato dal traffico, il nostro vasetto di yogurt alla fragola diventerebbe in realtà molto più caro. In questo caso, lo yogurt fresco della fattoria vicino a casa è improvvisamente l'alternativa ideale sia per il portafogli sia per l'ambiente.



Trend futuro: mobilità 2025

Come saranno i nostri spostamenti nel 2025? È la domanda che si sono posti i ricercatori dell'Istituto Gottlieb Duttweiler (GDI)* di Rorschlikon (Zurigo), i quali hanno avanzato delle proposte davvero geniali sul tema della mobilità nel 2025. Andremo dunque a scuola con autobus volanti, oppure ci fonderemo alla velocità della luce all'allenamento di calcio a bordo del nostro scooter? Non esattamente. Secondo gli esperti di mobilità dell'Istituto GDI, fino al 2025 l'offerta dei mezzi di trasporto resterà pressoché invariata. Tuttavia, lungo il tragitto, potremo combinare in maniera più efficiente i diversi mezzi; auto e biciclette non saranno più proprie, bensì condi-

vise. Trovate sia noioso? Al contrario! I mezzi di trasporto diventeranno più intelligenti. Non comunicheranno più soltanto tra di loro, ma anche con noi. Una bicicletta parlante? Esattamente! Grazie allo smartphone, in futuro saremo in contatto non soltanto con le altre persone ma anche con i mezzi di trasporto. La bicicletta ci segnalerà dove si trova il parcheggio più vicino e ci informerà se dobbiamo pedalare più velocemente per riuscire a prendere l'autobus per tempo. Inoltre, il sistema informatico intelligente, nel quale sono salvati tutti i dati degli utenti, ci guiderà nel traffico facendoci percorrere il tragitto più breve e, sull'autobus o sul treno, ci accompagnerà fino

al primo posto libero disponibile. Lo smartphone sarà la risposta alla semplificazione della mobilità. Sull'autobus e sul treno potremo usufruire di diverse offerte: postazioni di lavoro, area di gioco per i bambini, bar o lounge in cui rilassarci. In questo modo ci sentiremo sempre a casa, anche durante il viaggio. E se per caso, dopo l'allenamento, ci venisse voglia di andare direttamente al cinema, potremo lasciare la sacca alla prima stazione di deposito bagagli, per andare poi a riprenderla al punto di ritiro vicino a casa all'orario che ci è più comodo. Si profila un futuro roseo per la mobilità. Speriamo che il tempo dia ragione ai ricercatori.

*Freek Froböse, Martina Kühne: «Mobilität 2025. Unterwegs in der Zukunft»

Il contributo dei lettori: Uno sguardo al centro di Berna da un'altra prospettiva



Foto: ©Simon Ebel, Mopic, eyetrone - Fotolia, BernMobil

Gli studenti dell'8ª classe di Berna-Bümpliz hanno dato un'occhiata a ciò che si cela dietro le quinte della capitale federale. Jana, Michelle e Julienne ci raccontano a nome dei loro 20 compagni di classe che cosa hanno scoperto durante questo viaggio.

Questa volta la nostra giornata ha inizio nel cuore della notte. Ci incontriamo alle 03.30 alla fermata «Bachmätteli». L'autobus appositamente riservato per la nostra classe ci porterà oggi fino in centro. È ancora buio e la città è semideserta. Al Loeb-Egge ci attende la signora Curau, che ci dà il benvenuto e ci accompagna nella nostra «scoperta» della città. Nelle prossime tre ore affronteremo il tema del vandalismo e del littering negli spazi pubblici. Un programma piuttosto impegnativo, e sono solo le 4 di mattina.

Come prima cosa, parliamo del tema rifiuti. Il signor Jungo ci accoglie con un caloroso saluto. In quanto responsabile del servizio di pulizia stradale della città di Berna, il signor Jungo è abituato a queste levatacce: ogni giorno, lui e la sua squadra cominciano a lavorare alle 4 di mattina. Durante la notte, nelle strade si accumulano montagne di rifiuti ed è necessario rimuoverle. I macchinari moderni offrono un aiuto in tal senso, ma esiste anche uno strumento sorprendente: un profumo gradevole che serve in caso di odori nauseabondi. Durante la nostra passeggiata per i vicoli del centro, il signor Jungo ci spiega che ogni giorno, intorno

all'ora di pranzo, la quantità di rifiuti raccolti in centro città ammonta a una tonnellata. È un quantitativo enorme!

Successivamente, raggiungiamo a piedi il comando della polizia cantonale di Berna. L'agente André Weber ci accompagna in una grande sala per le riunioni, dove ci fornisce alcune informazioni sul lavoro svolto dalla polizia. Dopodiché passa al problema del vandalismo. L'agente Weber non fa tanti giri di parole: danneggiare la proprietà altrui non è uno scherzo. C'è il rischio di essere denunciati. Infine, andiamo a vedere anche una cella di sicurezza vuota, in cui la polizia trattiene le persone che devono smaltire la sbornia. Le persone restano all'interno della cella fino a quando non sono in grado di sostenere adeguatamente un colloquio con la polizia. All'interno della cella si trovano un letto, un lavandino e un WC. Non dà affatto l'impressione di essere un ambiente accogliente e sicuramente non è un'alternativa in cui trascorrere la notte quando si perde l'ultimo treno.

Nel frattempo si sono fatte le 05.30. Iniziamo a sentire i morsi della fame. Per fortuna, alla prossima tappa troveremo qualcosa per rifocillarci: al centro alcolisti allestito presso la stazione ci attendono un croissant e una cioccolata. All'interno del locale l'odore di alcol è forte. Silvio ci accoglie cordialmente. Lavora per «Pinto» (servizio di prevenzione, intervento e tolleranza) e, di conseguenza, all'interno del centro fornisce assistenza agli alco-

listi e alle persone tossicodipendenti. Silvio ci spiega in maniera molto incisiva che il confine tra consumo e dipendenza è molto sottile e, senza troppi giri di parole, ci dice che non ci vuole mai più vedere all'interno del centro alcolisti, altrimenti dovremmo vedercela con lui.

Per la nostra ultima tappa è prevista una sosta a BERNMOBIL. Che cosa avrà mai da raccontarci l'azienda comunale di trasporti pubblici sul tema «vandalismo»? A quanto pare, un sacco di cose: sedili scarabocchiati, fermate distrutte e tram imbrattati con le bombolette spray. Sui vetri dell'autobus sono presenti anche scritte fatte con prodotti corrosivi ed estremamente pericolosi che hanno già provocato degli incidenti, poiché dei bambini si sono feriti toccando la scritta sul vetro. Abbiamo anche imparato sulla nostra pelle quanto sia faticoso rimuovere i «graffiti»: un nostro compagno ha potuto scarabocchiare l'intero schienale di un sedile dell'autobus con un pennarello indelebile, mentre un altro ha dovuto cancellare tutte le scritte fatte dal primo utilizzando un detergente. «Che lavoraccio!». Ma, proprio come nella vita di tutti i giorni, spesso tocca ripulire la sporcizia causata da qualcun'altro.

A conti fatti, ci è piaciuto tutto di questo gita... malgrado la levataccia.

Graffiti: forma d'arte o atto vandalico?

Tutti li conoscono: sono i graffiti e i simboli che ricoprono i sottopassaggi, i muri delle fabbriche o i veicoli. Spesso vengono realizzati illegalmente, qualche volta invece si trovano sulle superfici ufficialmente messe a disposizione a tale scopo o nei centri giovanili. Quello dei graffiti è un tema attorno al quale si scatenano accese discussioni già da oltre 20 anni. Per alcuni, rappresentano soltanto imbrattamenti o danneggiamenti materiali, per altri invece sono una forma d'arte e disegni fantasiosi che abbelliscono i muri grigi. RideFair dà la parola alle due fazioni.



André Schneider,
responsabile autorimessa AutoPostale
di Scuol

via, le cose potrebbero andare diversamente: la città di Berlino, ad esempio, mette a disposizione delle superfici libere su cui è possibile realizzare dei graffiti. In questa maniera diversi appassionati delle bombolette spray, che adesso sono diventati artisti affermati, hanno potuto farsi conoscere.

Bisognerebbe fare una distinzione tra graffiti ben fatti e di elevato valore artistico e imbrattamenti che deturpano muri, treni e autobus. Nel mio lavoro quotidiano di responsabile di autorimessa presso AutoPostale Svizzera SA ho costantemente a che fare con gli imbrattamenti e la mia reazione è lungi dal definirsi entusiasta. Per me e per i miei colleghi, questa forma di vandalismo comporta non soltanto una grossa mole di lavoro, ma anche un sacco di costi. In tutta la Svizzera, parliamo di cifre che ammontano a diversi milioni di franchi all'anno. Esistono persone che non hanno alcun rispetto per la proprietà altrui e che in maniera indiscriminata intaccano la nostra immagine aziendale nella zona. Tutta-

Nella cultura dei graffiti, ciò che conta è soprattutto l'espressione artistica e la diffusione del nome dell'autore. È una cultura versatile, come lo sono i suoi esponenti, e non può essere generalizzata. Il vandalismo non è un elemento direttamente collegato alla nostra realtà; gli slogan politici o gli scarabocchi senza senso non hanno niente a che fare con la nostra cultura. Naturalmente, spesso accade che le idee dei graffitari non coincidano con quanto stabilito dalla legge. È inevitabile che questa espressione artistica venga realizzata negli spazi pubblici. Il contenuto e la forma della realizzazione sono una questione di gusto. L'aspetto su cui si discute maggiormente è definire i luoghi, gli edifici o gli oggetti su cui realizzare i graffiti. Nella cultura dei graffiti, ognuno definisce autonomamente i propri limiti e divieti e, pertanto, deve anche affrontare da sé le conseguenze.



Malik,
artista di graffiti

Lettera dei lettori

Non ci sono più le buone maniere

Cedere il posto agli anziani o alle donne incinte sul treno o sull'autobus? Quello che per la nostra generazione era considerato «buona educazione» e «dovere», oggi significa distogliere lo sguardo in maniera distaccata e adottare un atteggiamento insolente. Proprio bella questa educazione moderna! Annemarie Künzler, Wallisellen

Viva i giovani!

Ammettiamolo pure, talvolta i giovani, quando sono in libera uscita, si lasciano andare un po' troppo agli schiamazzi o appiccano da qualche parte un fuocherello. A causa della costante opera di denigrazione perpetrata dai media («Dove andrà a finire questa gioventù...» e tanto altro ancora), a noi giovani vengono imputati in maniera indiscriminata tutti i mali del mondo. Invece la maggior parte dei ragazzi è rispettosa, educata, responsabile e scrupolosa. Siamo corretti, per favore! Luca Durrer, Zurigo

Recensione del gioco

Tutto sotto controllo sull'autopostale?



Oggi, dopo una frenetica giornata di lavoro, Marc (45) deve camminare a passo spedito per raggiungere in tempo la fermata AutoPostale. Christine (15) preme il pulsante per l'apertura delle porte, Marc sale di corsa sul veicolo e la ringrazia. I due si scambiano un sorriso. Ma lo sguardo lanciato dal conducente Widmer attraverso lo specchietto retrovisore è ben diverso: ha perso ancora un paio di secondi rispetto all'orario programmato. E non è tutto. Dalle ultime file proviene una musica assordante e, già solo guardando dallo specchietto

retrovisore, è possibile scorgere contenitori di hamburger abbandonati sul pavimento.

Con Sensigame il tuo obiettivo è cercare di evitare il verificarsi di situazioni del genere e non solo. Quanto maggiori sono la puntualità e la sicurezza del tuo autopostale nel raggiungere la sua destinazione e quanto più sono soddisfatti passeggeri e conducente al termine della corsa, tanto più aumenta la qualità del viaggio anche per te. Puoi influenzare le esigenze e gli atteggiamenti dei passeggeri attraverso campagne che mirano a sensibilizzare i viaggiatori sui comportamenti che, in linea di massima, devono essere evitati: abbandonare rifiuti, non cedere il posto ai passeggeri più anziani, imbrattare i vetri, insultare il conducente e molto altro ancora.

Sensigame è disponibile nell'App Store o su Google Play.



Cruciverba di RideFair

Istruzioni

Le lettere accentate (à, è, é, ò, ù) sono scritte senza accento

Se la risposta è composta da più parole, tra una parola e l'altra deve essere lasciato uno spazio vuoto

Soluzioni alla pagina seguente!

Soluzione

Ognuno di noi può fare qualcosa per l'ambiente e gravare in misura minore sul sistema di trasporto modificando le proprie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26						

Domande

1. Atto di distruggere intenzionalmente la proprietà altrui.
2. L'offerta complessiva di infrastrutture e di servizi pubblici
3. L'offerta di treni, bus e tram.
4. Il traffico provoca danni alla salute e all'ambiente. Tuttavia, questi non vengono risarciti da coloro che incidono maggiormente sul traffico. Per tale ragione, questi costi vengono chiamati...
5. Come viene definita una persona che non lavora nella stessa località in cui vive e che per tale ragione si muove avanti e indietro tra le due località?
6. Un tipo particolare di graffito che prevede la pulitura del fondo.
7. Fenomeno generato dallo spostamento delle persone da una località all'altra.
8. Se, invece di viaggiare, si effettua uno scambio online con un'altra persona, per esempio una videoconferenza, si parla di...
9. Un tipo particolare di mezzo di trasporto.
10. L'ultima fermata di una linea di autobus.
11. Un biglietto del trasporto pubblico che ha una validità più lunga, ad esempio un mese o un anno.
12. «Condivisione dell'auto» in inglese
13. Così si definisce lo spostamento di persone, merci e notizie.
14. Se, per effettuare un viaggio, si prendono diversi mezzi di trasporto uno dopo l'altro, si parla di...
15. Se una persona è giudicata colpevole di atti vandalici, è costretta al risarcimento di costi elevati. Pertanto, molti ex vandali contraggono...
16. Sono diverse le ragioni che spingono a commettere atti vandalici. Una di queste è...
17. Ti riporta a casa anche a notte fonda.
18. Ufficio incaricato di verificare il corretto funzionamento del trasporto pubblico in Svizzera (abbreviazione).
19. Gettare i rifiuti per terra.

Le cose possono anche andare diversamente

Per realizzare un graffito sono necessari tanti colori e costose bombolette spray? Niente affatto! Che la realtà delle cose possa essere diversa da quella che si prospetta davanti ai nostri occhi ce lo dimostrano i numerosi artisti ed esponenti del «Guerrilla gardening» di tutto il mondo. Per esempio, un'espressione artistica che, grazie alla sua elevata compatibilità ambientale, viene impiegata anche da organizzazioni come Greenpeace è quella dei «reverse graffiti». Questa forma d'arte prevede la rimozione dello sporco dalle superfici delle strade, dei sottopassaggi o dei muri. Per la pulizia ci si serve di acqua, spazzole e, talvolta, di detergenti o idropultrici, in maniera che l'area lasciata libera

dallo sporco possa rappresentare il graffito. La durata di vita del nuovo graffito dipende principalmente dall'inquinamento atmosferico. Per chi ha il pollice verde esistono gli «eco-graffiti». In questo caso, il graffito viene realizzato applicando una mistura di muschio alle pareti umide che non sono esposte al sole. Ma anche per questo tipo di graffiti vige lo stesso principio: se realizzati illegalmente, comportano conseguenze penali. Ma chiedere non costa nulla. Magari i proprietari della casa saranno entusiasti di questa forma d'arte originale e moderna e consentiranno ai creativi di realizzare le loro opere su alcune superfici murarie.

Attenzione
Analogamente ai graffiti realizzati con le bombolette spray, anche gli eco-graffiti e i reverse graffiti sono illegali, in quanto comportano la modifica di una superficie di proprietà altrui.



Reverse graffiti



Eco-graffiti

Colophon

Autori:

Andreas Blumenstein, Noëlle Fischer, Corinne Grunauer e Samuel Schmidiger, Büro für Mobilität AG, Berna; Sarah Forrer, Berna; Julienne Kocher, Michelle Weichelt e Jana Zürcher, Berna

Correzione delle bozze:

Typopress Bern AG, Berna

Layout:

Jannie Schmid, AutoPostale Svizzera SA

Consulenza e gruppo di supporto redazionale:

Nadja Gschwend e Célia Gentizon, AutoPostale Svizzera SA, trasporto scolastico; Franziska Bernhard, PostDoc Servizio scolastico; Andreas Hieber e Fredi Althaus, LerNetz AG

Realizzazione per conto di AutoPostale Svizzera SA in collaborazione con PostDoc Servizio scolastico:

Büro für Mobilität AG, Berna, www.bfmag.ch; LerNetz AG, Berna, www.lernetz.ch

Contatto per ordinazioni di materiale didattico e supporto per insegnanti:

PostDoc Servizio scolastico
Casella postale 32
3097 Liebefeld
postdoc@posta.ch
www.autopostale.ch/ridefair

Maggiori informazioni sulle offerte scolastiche di AutoPostale Svizzera SA sul sito www.autopostale.ch/sensibus

1ª edizione 2014

© La Posta Svizzera SA, AutoPostale Svizzera SA, Berna, www.autopostale.ch

Soluzione:

1. Vandalismo, 2. Servizio pubblico, 3. Trasporto pubblico, 4. Costi esterni, 5. Pendolare, 6. Reverse graffiti, 7. Traffico, 8. Mobilità virtuale, 9. Autopostale, 10. Capolinea, 11. Abbonamento, 12. Car sharing, 13. Mobilità, 14. Catena della mobilità, 15. Debiti, 16. Pressione del gruppo, 17. Bus notturno, 18. UFT, 19. Littering

Frase misteriosa

Ognuno di noi può fare qualcosa per l'ambiente e gravare in misura minore sul sistema di trasporto modificando le proprie abitudini in fatto di mobilità.