

## Uno studio per ampliare la Zona 30 Più qualità di vita a Barbengo

Uno studio di massima commissionato dall'ATA a professionisti della moderazione del traffico conferma la fattibilità e necessità di ampliare la Zona 30 anche nella parte bassa del comparto dove si trovano le scuole e nella parte residenziale.

A Barbengo esiste da anni una Zona 30 (nei pressi delle scuole) che però, dato lo sviluppo conosciuto dal paese negli ultimi anni, non soddisfa più i bisogni degli scolari e degli abitanti. Alcune cittadine e cittadini si sono quindi rivolti alla Città di Lugano, di cui Barbengo fa parte, per segnalare il disagio e chiedere un intervento di messa in sicurezza e riqualifica urbanistica. Purtroppo le richieste non sono state prese sul serio e tutto è rimasto come prima. Ecco perché le stesse persone hanno chiesto l'aiuto della nostra associazione.

Lo studio di massima, elaborato su incarico dell'ATA, ha considerato il comparto scolastico, in cui trovano sede le scuole dell'infanzia, elementari e medie, un campo sportivo e presto delle nuove palestre, e la zona residenziale ubicata dall'altra parte del riale Scairolo. Obiettivo dello studio, oltre all'analisi della situazione attuale, è quello di suggerire dei provvedimenti di moderazione del traffico per aumentare la sicurezza di tutti gli utenti della strada, favorire il percorso casa-scuola, riqualificare spazi prevalentemente pedonali, migliorare la qualità di vita e favorire l'uso della bicicletta.

Da una prima analisi generale risulta che da un punto di vista strutturale e degli insediamenti i comparti in oggetto soddisfano tutti i requisiti tecnici e legali richiesti per

l'attuazione di una Zona 30. In una seconda fase si dovrà valutare quali misure di protezione fisica adottare (marciapiedi, fasce pedonali, piste ciclabili, ecc.) e come configurare la Zona 30 per darle un aspetto omogeneo e individuare le «porte d'entrata». Secondo gli esperti una parte del comparto residenziale, in cui si trovano anche negozi e bar, si presta anche alla creazione di una zona d'incontro (con limite di velocità a 20 km/h) visto che è molto frequentata da pedoni e ciclisti.

Lo studio verrà ora consegnato alla Città di Lugano con la speranza che si vorrà finalmente prendere in considerazione i bisogni degli scolari e dei residenti di Barbengo e procedere con un progetto di dettaglio.

Caroline Camponovo Berardi  
Comitato ATA della Svizzera italiana



Situazione attuale in Via alle Brughetto.

© Officina della Costruzione



Schizzo della Zona d'incontro.

© Officina della Costruzione

### Recapiti

#### ATA Associazione traffico e ambiente

Assicurazioni, amministrazione soci, direzione politica nazionale, comunicazione e marketing  
Aarberggasse 61, casella postale, 3001 Berna  
Tel. 031 328 58 58  
ata@ata.ch, www.ata.ch

#### Soccorso stradale ATA

Numero gratuito in tutta la Svizzera (24 h su 24)  
Tel. 0800 845 945

#### Assicurazione ATA

Assicurazioni RC, ecc. (lu-ve, 8-17)  
Tel. 031 328 58 21 (ted.) + 031 328 58 22 (fr.)  
eco@ata.ch, www.ata.ch/assicurazioni

#### Sezione ATA della Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona  
Tel. 076 443 02 63 (lu-gio, 14-17)  
info@ata-ti.ch, www.ata.ch

#### Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

Via San Felice 14A, 6833 Vacallo  
Tel. 076 801 16 51  
ticino@pedibus.ch, www.pedibus.ch

**Impressum:** © maggio 2023, ATA; ATA Bollettino, supplemento al VCS-Magazin/ATE Magazine.

**Recapito dell'editore:** ATA, Aarberggasse 61, casella postale, 3001 Berna (tel. 031 328 58 58; ata@ata.ch). **Redazione:** Caroline Camponovo Berardi. **Grafica:** Corporate Design ATA. **Stampa, invio:** AVD Goldach AG, Goldach. **Carta:** 100% riciclata. **Tiratura:** 1500 esemplari



Il treno FLP in arrivo alla fermata Sorengo-Laghetto.

© Foto: ATA

### Procedura di approvazione dei piani per il progetto Tram-Treno

## Nessun ricorso al Tribunale amministrativo

L'ATA e la STAN Società ticinese per la natura e il territorio, hanno deciso, previa approfondita verifica giuridica, di non ricorrere al Tribunale federale amministrativo in merito al progetto Tram-Treno. La decisione, presa dai rispettivi comitati sezionali, è dovuta principalmente al fatto che il progetto in pubblicazione non comprende, a detta dell'Ufficio federale dei trasporti, lo smantellamento della linea di collina.

Nell'estate del 2020 ATA e STAN avevano unito le forze e inoltrato, assieme ai Cittadini per il territorio del Luganese, un'opposizione all'Ufficio federale dei trasporti UFT nell'ambito della procedura di approvazione dei piani della rete Tram-Treno. Il progetto, ricordiamo, prevede lo scavo di una galleria che collegherà il Piano del Vedeggio con il centro di Lugano, qui troverà spazio una stazione sotterranea da dove con delle scale mobili si potrà raggiungere la Stazione FFS. In arrivo da Ponte Tresa la

linea FLP sarà dirottata a Bioggio verso la galleria, senza più transitare in collina, e nuovi binari saranno posati tra Manno e Bioggio, per permettere alla popolazione di quella zona di raggiungere celermente il centro città o la stazione (attualmente gli utenti devono servirsi del trasporto su gomma che nelle ore di punta resta fermo in colonna accumulando grandi ritardi).

L'idea di servire con una rete Tram-Treno in modo più celere e confortevole tutta questa regione è sicuramente lodevole, purtroppo il progetto non è un buon progetto e contiene tante criticità. La preoccupazione principale delle associazioni e di singoli utenti residenti tra Muzzano e Sorengo, era, ed è tuttora, la paventata chiusura della linea di collina che il progetto, così come pubblicato, compromette seriamente. È stato proprio questo il motivo che ci ha spinto ad inoltrare la nostra opposizione. I piani in pubblicazione non integrano infatti la linea esistente, anzi l'assetto dato al progetto allo snodo di

Cavezzolo, rende impossibile il collegamento del nuovo tratto Manno-Bioggio con l'attuale linea di collina, che da Bioggio porta alla Stazione FFS di Lugano via Muzzano-Sorengo.

In più occasioni il Dipartimento del Territorio ha affermato la sua volontà di chiudere la tratta in collina, e in effetti nell'ottobre del 2020 il Consiglio di Stato ha presentato un Messaggio che prevede sul sedime della FLP, tra Bioggio e Sorengo, la creazione di una ciclo-pista. Una forma di baratto, noi togliamo la ferrovia ma in cambio vi facciamo una bella ciclo-pista. L'eventualità della dismissione di una linea ferroviaria, proprio adesso che gli utenti dei trasporti pubblici sono in costante e netta ascesa, ci sembra inammissibile e ci avrebbe spinto fino al Tribunale Federale. Formalmente invece, come dice chiaramente l'Ufficio federale dei trasporti, rispondendo alla nostra opposizione, la chiusura della linea di collina tra Bioggio e la stazione di Lugano non è oggetto

Continua sulla prossima pagina

&gt;&gt;&gt; Continua dalla prima

**Nessun ricorso al Tribunale amministrativo**

di questa procedura, ma dovrà essere semmai oggetto di una procedura separata, come prevede l'art. 8 della Legge federale sulle ferrovie. Queste precisazioni ci hanno quindi indotto a non continuare la battaglia giuridica, anche per non rischiare di ritardare l'intero progetto.

Durante tutta la procedura di allestimento e approvazione dei piani abbiamo più volte chiesto alle autorità cantonali e federali di essere ascoltati, ma invano. Né il DT né l'UFT hanno voluto ascoltare le nostre proposte grazie alle quali sarebbe stato possibile integrare la linea esistente con quella nuova e operare scelte meno invasive dal profilo della protezione del paesaggio. Deploriamo questa supponenza e la mancanza di coinvolgimento per altro sancito anche dalla legge.

Ora si guarda avanti: da subito lavoreremo per il mantenimento della linea FLP di collina che a medio termine, si confermerà essere un elemento importante della rete dei trasporti pubblici del Luganese. Cureremo il contatto con le cittadine, i cittadini, i Comuni interessati e i Gran Consiglieri allo scopo di trovare le soluzioni per gestire al meglio la linea di collina e daremo battaglia ad una eventuale procedura di dismissione della stessa, nel caso fosse avviata.

Per quanto riguarda il collegamento ciclabile tra il Piano del Vedeggio e Lugano, pensiamo che lo stesso potrebbe trovare spazio nel cunicolo di sicurezza che correrà parallelo alla nuova galleria (già una realtà in Norvegia). Un collegamento di un paio di chilometri in pianura che renderebbe estremamente attrattivo l'uso della bicicletta per recarsi in città.

Caroline Camponovo Berardi  
Comitato ATA della Svizzera italiana

**Lugano, di male in peggio****Pista ciclabile cancellata**

**Là dove c'era la pista ciclabile ora ci sono ... 17 posteggi! Non è una malriuscita variante del tormentone di Adriano Celentano degli anni Sessanta, ma ciò che è capitato nella centrale via al Lido di Lugano-Viganello.**

In via al Lido durante la pandemia, erano state tracciate delle corsie ciclabili tratteggiate e «provvisorie», eliminando alcuni posteggi: molto apprezzate da quel manipolo di abitanti della zona che – a fronte di pericoli veramente notevoli – si ostina ad utilizzare la due ruote come mezzo di locomozione. La zona in questione è zeppa di posteggi in superficie, che vengono occupati da coloro che usufruiscono dei vari servizi presenti (ospedale, USI, negozi); si noti che quegli stessi servizi hanno i loro autosili che a volte sono semivuoti (infatti parcheggiare in zona blu è gratuito). Ora invece, la corsia ciclabile verso sud è stata in quel tratto cancellata per ripristinare i parcheggi. La decisione mal si comprende anche dal punto di vista del traffico in generale: nelle ore di punta infatti si formano delle colonne e le operazioni di parcheggio risultano difficoltose ed intralcianti.

Ancora una volta (vedi articolo sulla moderazione del traffico a Barbengo) Lugano dimostra poca lungimiranza e... ancor meno coerenza! Noi dell'ATA ci chiediamo come sia possibile che una città che ha lanciato con grande enfasi (e maggiore spesa) un progetto di Piano direttore comunale nel quale si

afferma che occorre ridurre il traffico individuale motorizzato, non solo non abbatta drasticamente il numero di posteggi nella zona centrale dell'agglomerato (unica misura in grado di raggiungere l'obiettivo), ma addirittura, dopo averli tolti li ripristina. E come sia possibile che una città il cui Consiglio comunale ha accettato un'iniziativa popolare del 2011 (!) che chiedeva «una rete fitta di percorsi ciclabili sicuri» e «gli interventi necessari per rendere sicuri i punti critici rappresentati da incroci e rotonde» ad oggi (2023!) non abbia realizzato quanto dovuto ai cittadini.

Per concludere è utile ricordare che la riduzione dei posteggi nella zona centrale dell'agglomerato era una delle famose «misure fiancheggiatrici» della galleria Vedeggio-Cassarate che la città si era impegnata ad attuare (noi avevamo ritirato il ricorso in cambio di tale impegno) e non ha attuato.

Eppure la soppressione dei posteggi in sovrabbondanza ha molti effetti positivi: non attrae gli automobilisti ma li spinge a servirsi del trasporto pubblico, libera spazio per i percorsi ciclabili e per i pedoni, permette di piantare alberi così necessari durante le ondate di calore e... non costa nulla!

Chiara Leporli Abächerli  
Vicepresidente ATA della Svizzera italiana



La Via al Lido con i posteggi al posto della pista ciclabile.

© Foto: ATA

**Quando il rumore arriva dall'alto****Uso e abuso dell'elicottero in Ticino**

**L'utilizzo dell'elicottero è in Ticino piuttosto diffuso, che si tratti di trasporti di merci sui monti, di rifacimenti di tetti in città, di inaugurazioni di capanne alpine, di voli panoramici in occasione di feste, di escursioni un po' pigri, ... . Ma cosa è permesso e cosa invece è illegale? Chi controlla e cosa può fare il singolo cittadino che vorrebbe un po' più di quiete? L'ATA vuole approfondire questo tema nei prossimi mesi.**

In Ticino, forse anche perché siamo in un Cantone alpino, l'elicottero viene utilizzato abbastanza frequentemente. Non sono rare le segnalazioni di residenti o turisti che si lamentano per il rumore, forse anche perché ci sono giorni e luoghi in cui tutti noi siamo più sensibili, per cui un volo in una regione incontaminata o due ore di voli mentre ci riposiamo al sabato pomeriggio in giardino, possono compromettere in modo importante il nostro benessere. I voli di elicottero sono regolati dalla Legge federale sulla navigazione aerea e da alcune ordinanze, il Cantone ha un limitato margine di manovra. Del rispetto delle regole è responsabile l'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC. Ma anche qualora la legge sia rispettata ci si può chiedere se è proponibile produrre un così grande inquinamento fonico e ambientale per soddisfare dei desideri che spesso sono dei falsi bisogni. Qui di seguito forniamo alcune prime informazioni sulle pratiche più diffuse.

**Atterraggi in montagna**

Gli atterraggi in montagna, sopra i 1100 metri, a scopi turistici sono in generale vietati. Quindi non è legale farsi portare in quota per una giornata di pesca, nemmeno per farsi una bella sciata nella neve fresca o per trovare gli amici nella loro baita di montagna. In Svizzera sono designate 40 «Aree di atterraggio in montagna» (in Ticino l'Alpe Foppa) dove tutto questo è consentito. Uno studio commissionato alcuni anni fa da un gruppo di associazioni ambientaliste, tra cui l'ATA,



Manifestazione contro la pratica dell'heliskiing.

© Foto: Mountain Wilderness

aveva mostrato molte criticità per quanto riguarda il rispetto di questa regola. Infatti, l'UFAC non fa dei controlli ma si rimette alla buona volontà delle ditte private. Le irregolarità di cui un privato cittadino fosse testimone possono essere segnalate all'Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale che le sottopone all'UFAC, il quale le prende in considerazione solo se sono dettagliate e se indicano il numero di immatricolazione dell'elicottero (non sempre visibile se si è ad una certa distanza). Sono invece consentiti dalla legge gli atterraggi sopra i 1100 metri a scopo di lavoro, quindi il trasporto di materiale per rifornire una capanna alpina, per ristrutturare un alpeggio, ecc. Spesso purtroppo i voli turistici vengono camuffati da voli di lavoro; così il ritrovo della Lega dei Ticinesi alla Capanna Cristallina non è la scampagnata di un gruppo di amici ma una riunione di lavoro.

**Voli panoramici**

I voli panoramici con partenza sotto i 1100 metri, proposti in occasione di sagre o eventi

sono permessi se non coinvolgono più di due elicotteri contemporaneamente. Per proporli è però necessario il preavviso favorevole dei Comuni interessati. Nel caso in cui un abitante della zona si sentisse leso da questa pratica può fare le proprie rimostranze al Municipio che probabilmente le terrà in considerazione se provengono da più persone.

**Trasporto di materiale**

Spesso l'elicottero viene impiegato anche per trasportare del materiale in zona residenziale. Anche in questo caso è il Comune che rilascia l'autorizzazione, previa ponderazione tra interessi pubblici e privati. È quindi al Comune che ci si può rivolgere se si ha l'impressione che questa pratica sia abusata. L'ATA vorrebbe nei prossimi mesi fare una fotografia della situazione esistente e capire se il problema è reale. Per questo vi chiediamo di segnalarci eventuali situazioni di disagio dovute all'impiego dell'elicottero.

Caroline Camponovo Berardi  
Comitato ATA della Svizzera italiana