

RACCOMANDATA

Lodevole
Servizio dei ricorsi
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
6501 Bellinzona

Bellinzona, 15 giugno 2026

RICORSO

che presenta

l'**ATA Associazione traffico e ambiente**, sezione Ticino, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale

contro

la Variante di Piano regolatore in procedura semplificata concernente i mappali 185 e 378 RFD per un "Nuovo posteggio pubblico", pubblicata dal Municipio di Sant'Antonino.

IN ORDINE

1. L'avviso del Municipio di Sant'Antonino, datato 24 aprile 2026, riguardante la Variante di Piano regolatore in procedura semplificata e concernente i mappali 185 e 378 RFD per un "Nuovo posteggio pubblico", è stata pubblicato per il periodo di 30 giorni consecutivi, dal 5 maggio al 3 giugno 2026 compresi. Contro la modifica è stata data facoltà di ricorso al Consiglio di Stato, per il tramite del Municipio di S. Antonino, entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione. Il termine di ricorso ha perciò scadenza il 18 giugno 2026. Il presente ricorso è quindi tempestivo.
2. La legittimazione dell'associazione ricorrente è conferita dall'art. 28 della Legge sullo sviluppo territoriale. L'ATA, sezione Ticino, agisce anche in rappresentanza dell'ATA nazionale, in virtù della procura conferita da quest'ultima e allegata quale doc. C al presente ricorso.

NEL MERITO

A. NUOVA AREA DI PARCHEGGIO AP 18

1. Il numero di parcheggi previsti nella nuova area, come definito nel Rapporto di pianificazione dell'aprile 2026 a pagina 38, ossia 50 stalli per le auto, 1 per le persone disabili e 1 per i fornitori, nonché 8 stalli per le moto, è ritenuto troppo elevato e non indispensabile.
Il fabbisogno di posteggi, esplicitato a pagina 10 del Rapporto stesso, che stima a 97 il numero totale di stalli necessari, è ritenuto sproporzionato in considerazione del fatto che le attività presenti in zona (scuole, eventi culturali/sportivi) non avvengono generalmente tutte nello stesso momento.
Infatti, le attività scolastiche richiedono una disponibilità di posteggi in prevalenza giornaliera e dal lunedì al venerdì (estate esclusa), mentre le altre attività hanno luogo solitamente alla fine del pomeriggio o in serata, nonché nei fine settimana.
2. La tabella riassuntiva riportata a pagina 10 (v. Figura 7), riguardante il fabbisogno effettivo di posteggi non è condivisibile. Infatti, la riduzione del 70% dovuta alla presenza di una fermata del trasporto pubblico di categoria III è stata applicata solo per i contenuti amministrativi; a nostro modo di vedere essa andrebbe applicata per tutte le tipologie di posteggi previsti. Ricordiamo che, oltre alla presenza del trasporto pubblico, ci troviamo anche in una regione pianeggiante dov'è facile e comodo spostarsi con la bicicletta. Quindi è molto plausibile che 3 persone ogni 10 giungano nel comparto non in automobile, ma utilizzando i mezzi pubblici, la bicicletta, lo scooter o altri mezzi a due ruote. Se applichiamo la riduzione del 70% su tutti i posteggi otteniamo i valori della colonna di destra della seguente tabella.

Destinazione	Fabbisogno stalli	Con riduzione al 70%
Centro sportivo	30 senza riduzione	21 stalli
Palestra	15 senza riduzione	11 stalli
Sala multiuso	24 senza riduzione	17 stalli
Scuole, uffici, biblioteca	26 con riduzione al 70%	26 stalli
Protezione civile	2 senza riduzione	2 stalli senza riduzione
Totale	97 stalli	77 stalli

I 26 stalli previsti per gli uffici, la scuola elementare, la scuola dell'infanzia e la biblioteca, sono occupati dal lunedì al venerdì durante il giorno, e possono quindi essere utilizzati il sabato, la domenica e la sera per eventi sportivi o serate pubbliche. Questi 26 parcheggi possono svolgere entrambe le funzioni, quindi sia *riservati* che *pubblici*. Quindi per coprire il fabbisogno di 49 parcheggi necessari per il campo da calcio, la palestra e la sala multiuso si possono utilizzare i 26 posteggi destinati ai contenuti amministrativi (liberi la sera e nei weekend) e i 19 parcheggi già esistenti. Ne mancherebbero quindi 4 che possono facilmente essere costruiti lungo la strada, contribuendo a rallentare la velocità di circolazione, o altrimenti sullo sterrato in prossimità del campo da calcio.

3. Come già fatto notare nella nostra lettera dell'8 gennaio 2026 (v. allegato A), non va nemmeno trascurato il fatto che, in prossimità delle fermate dell'autopostale, sono presenti ben 19 posteggi (+ 1 per persone disabili) che, adattando le limitazioni attualmente in vigore, potrebbero fungere da "rinforzo" per le occasioni in cui fosse prevista un'affluenza più importante di traffico motorizzato nella zona.
4. Facciamo inoltre notare come ad oggi ci sia ancora una riserva di posteggi non sfruttata, o perlomeno non demarcata correttamente, che potrebbe rendere servizio in caso di eventi particolari, soprattutto sportivi. Infatti, adiacente alla buvette (e quindi sul mappale 146 RFD), è presente una superficie sulla quale potrebbero trovare posto almeno una mezza dozzina di auto (lato est). Mentre sulla parte opposta (lato ovest), dove la superficie sterrata si restringe, si potrebbe immaginare un posteggio per le bici (preferibilmente coperto).
Per una fortunata coincidenza, l'immagine attuale disponibile sul sito web www.map.geo.admin.ch ci propone una situazione in cui vi sono delle auto posteggiate proprio in prossimità delle superfici interessate dalla Variante. Questa rappresentazione (v. anche allegato D), evidenzia due aspetti: da un lato ciò che abbiamo descritto poc'anzi (punto A.2.), ossia che vicino alla buvette ci sarebbe la possibilità di creare qualche posteggio supplementare; dall'altro confermano come i posteggi presenti nel comparto necessitino di essere strutturati meglio (con possibilità, anche in questo caso, di guadagnare qualche stallo).

B. TRASPORTI PUBBLICI

1. Per quanto riguarda l'offerta dei trasporti pubblici, conveniamo sul fatto che il comparto non sia servito ottimamente dagli autobus del Trasporto pubblico del Bellinzonese. Contestiamo però in parte quanto espresso dal Municipio di Sant'Antonino nella sua risposta del 3 aprile 2026, in cui sostiene che, citiamo, "Il servizio è caratterizzato da una frequenza semioraria nei giorni feriali e ulteriormente ridotta nelle ore serali e durante il fine settimana. Proprio in tali fasce temporali, quando si registra una maggior affluenza di utenti e le diverse strutture (sala multiuso, palestra e campo sportivo) sono spesso utilizzate in concomitanza, l'offerta di trasporto pubblico risulta meno adeguata e la situazione diventa particolarmente critica".
Infatti, da una nostra attenta verifica, abbiamo appurato che la linea 3, S. Antonino (Centri commerciali) – Bellinzona (Scuola Media 2) offre un servizio praticamente identico tutti i giorni, fatta eccezione per la prima corsa del mattino, in direzione di Bellinzona, presente solo dal lunedì al venerdì, ma assolutamente ininfluente per la problematica in questione. Quindi ne risulta una frequenza semioraria costante, in entrambe le direzioni, dal mattino presto alla fascia oraria di mezzanotte. Inoltre, il servizio dei trasporti pubblici è rafforzato saltuariamente dalla linea 213, S. Antonino (Stazione) – Giubiasco (Stazione), che offre una cadenza solo oraria (salvo 2-3 eccezioni giornaliere, nelle quali manca l'offerta), ma pur sempre utile per i collegamenti dal paese verso una stazione ferroviaria.
Infine, riteniamo che la distanza tra la fermata dei bus di S. Antonino, Paese e il comparto delle scuole e dei campi da calcio (circa 500 m, quindi percorribile a piedi in 5-7 minuti), non sia tale da rendere indispensabile la creazione di nuovi posteggi per favorire gli utenti di quest'area, che possono invece usufruire di un buon trasporto pubblico per recarsi al lavoro, all'allenamento o per seguire altri eventi.

C. MOBILITÀ ELETTRICA E CICLABILE

1. Dobbiamo purtroppo constatare come nel Rapporto di pianificazione, e in particolare al punto 7. Nuova area di parcheggio AP 18 (pag. 38 del Rapporto), siano praticamente assenti le bici, ma non le moto; un ulteriore segno di come la mobilità ciclabile venga ancora trascurata in progetti simili, dove invece, proprio per la presenza di numerosi utenti in giovane età, sarebbe auspicabile mettere in atto delle misure favorevoli a un ulteriore sviluppo della mobilità lenta.
2. A maggior ragione, accogliamo favorevolmente quanto espresso dal Municipio nella sua risposta del 3 aprile 2026 in merito alle infrastrutture per le due ruote, attualmente insufficienti a nostro modo di vedere. Auspichiamo pertanto, come scritto nella suddetta risposta, che vengano davvero realizzate infrastrutture più adeguate alla sosta delle bici, nonché degli stalli attrezzati anche per le bici elettriche.

D. TARIFFE

1. A nostro modo di vedere tutti i parcheggi non dovrebbero essere gratuiti, ma a pagamento, in ossequio al principio “qui inquina paga” e con lo scopo di disincentivare comunque l’uso dell’auto e il relativo aumento del traffico.

IN CONCLUSIONE

Alla luce delle osservazioni precedentemente esposte, l’ATA ritiene che la creazione di una nuova area di parcheggio non sia giustificata. I pochi parcheggi mancanti per soddisfare il fabbisogno possono essere costruiti lungo una delle strade adiacenti.

Il progetto di sviluppo, riqualifica e potenziamento del comparto scolastico e sportivo dev’essere sì l’occasione per riorganizzare meglio questa area ma, proprio per il fatto che si andranno a potenziare le infrastrutture per i più giovani (realizzando asilo nido, scuola dell’infanzia, mensa per la scuola elementare) non va accompagnato da un aumento dei posteggi per le auto, che equivarrebbe ad aumentare anche il traffico individuale motorizzato, diminuendo la sicurezza degli utenti più deboli (ricordiamo tra l’altro che lungo Via delle Scuole e Via Campo Sportivo passa anche il Percorso Pedemontano, ovvero il percorso ciclabile locale n° 311 di SvizzeraMobile).

P.Q.M.

si chiede al lodevole Consiglio di Stato di

giudicare:

1. Il ricorso è accolto. Di conseguenza la Variante di Piano regolatore in procedura semplificata concernente i mappali 185 e 378 RFD per un “Nuovo posteggio pubblico” a Sant’Antonino non è approvata.

Con la massima stima.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione Ticino

Bruno Storni
Presidente

Fabio Bossi
Responsabile regionale

Allegati:

Doc. A: copia della lettera dell’ATA, Sezione Ticino, al Municipio di S. Antonino, 8 gennaio 2026

Doc. B: avviso di pubblicazione della Variante di Piano regolatore in procedura semplificata pubblicato dal Municipio di S. Antonino, 24 aprile 2026

Doc. C: procura da parte dell’ATA nazionale a favore della Sezione Ticino, 4 giugno 2026

Doc. D: immagini tratte dal sito www.map.geo.admin.ch con le nostre osservazioni

Informazioni supplementari:

Gli statuti della sezione Ticino dell’ATA, sono disponibili sulla relativa home page

(www.ata.ch/sezioni/ticino), mentre gli statuti dell’ATA Svizzera possono essere consultati

tramite il seguente link: www.verkehrsclub.ch/assets/files/Porträt/Statuto_ATA_Svizzera.pdf

ALLEGATO D

La superficie sterrata a sud della buvette, sulla quale si potrebbero realizzare alcuni posteggi per le auto (a destra) e per le bici (a sinistra, dove la distanza tra l'edificio e la carreggiata è infatti inferiore).

Si potrebbe valutare l'eventuale creazione di qualche posto supplementare anche lungo la strada (come visibile nell'immagine sottostante – ma dove oggi non c'è alcuna demarcazione – e come già avviene più a est, v. foto centrale).



I posteggi disponibili a lato della strada potrebbero essere strutturati meglio, guadagnando qualche stallo supplementare.



I 19 posteggi (+ 1 per persone disabili) disponibili in prossimità della fermata dei bus, quindi a circa 500 metri da scuole/campo sportivo, non vengono considerati nel Rapporto di pianificazione, ma possono fungere da utile supporto, soprattutto in occasione di eventi sportivi o culturali.

