

ATA | BOLLETTINO

Quella rotonda non s'ha proprio da fare.

La mobilità del futuro

ATA

© Foto: www.ct-luganese.ch

Un'altra buona notizia da Lugano

Il Tribunale federale ha accolto il nostro ricorso!

La città sul Ceresio è finita nuovamente sotto i riflettori a seguito di un intervento dell'ATA: l'Alta Corte di Losanna ha infatti accolto il nostro ricorso contro il progetto stradale via Ciani-via Sonvico, che a Cornaredo avrebbe dovuto collegare l'uscita della galleria Vedeggio-Cassarate alle strade cittadine.

Per noi è una grande soddisfazione, anche perché ci stiamo occupando di questo tema almeno dal 2017, quando abbiamo inoltrato al Dipartimento del Territorio le nostre prime osservazioni. Quello che dicevamo allora, lo abbiamo poi ribadito attraverso tutti i gradi di giudizio: la grande rotonda sul Cassarate è fuori misura e rovina il fiume, e la nuova «via Stadio» è assurda e dannosissima perché convoglia il traffico in uscita dalla galleria Vedeggio-Cassarate nel bel mezzo del terreno pubblico del «Polo sportivo e degli eventi», arrivando a sfiorare la nuova pista di atletica, i campi da calcio, il nuovo stadio, ecc. A tal proposito possiamo fornire alcuni dati eloquenti: oggi (l'ultimo dato disponibile riguarda il 2024) il carico medio giornaliero su tutto l'anno (TGM) è di 24.900 veicoli/giorno nei due sensi. Il carico medio dei giorni feriali (TFM, LU-VE) è di 27.500 v./g. Le previsioni 2030, su cui si è basato il dimensionamento della Porta Nord, sono state di 30.900 v./g. (TGM) pari a 34.100 v./g. (TFM). Il pronostico è dunque del 24% superiore al traffico odierno, che è già eccessivo.

Purtroppo le prime reazioni del Dipartimento del Territorio non sono state positive, anzi! Noi speriamo che quando leggerete questo testo, la situazione sia cambiata perché intendiamo guardare avanti e offrire

tutta la nostra collaborazione a Cantone, Comuni e Commissione dei trasporti per arrivare a una soluzione migliore e condivisa. Non vogliamo che ci si limiti a spostare la rotonda lontano dal fiume, ma che si faccia un progetto adatto alle attuali esigenze, per il bene della popolazione e del territorio, nel quale «via Stadio» proprio non trova posto.

Che via Stadio non sia necessaria l'abbiamo dimostrato nel corso della vertenza, quando abbiamo fatto studiare una proposta di viabilità alternativa (per chi desidera approfondire, consigliamo di consultare la nostra pagina web dedicata al ricorso, oppure il sito dei Cittadini per il territorio del Luganese). Proprio per dimostrare che l'ubicazione sul fiume non era vincolante, nel nostro studio ci siamo basati sulla medesima previsione di traffico adottata per il progetto che contestavamo, che, come scritto sopra, è ben più elevata di quella attuale, ma ora tale prospettiva non appare più realistica. In effetti negli ultimi 20 anni, quelli trascorsi dalla concezione del progetto stradale a oggi, la strategia di sviluppo della città e dell'agglomerato è cambiata. La politica ha preso atto che la situazione di cronica congestione del traffico è insopportabile, crea enormi costi supplementari, danneggia la funzionalità del

trasporto pubblico e rovina l'attrattività della città. Perciò, attraverso vari strumenti adottati (PAL3, PDCOM, PAL5, Progetto di tram urbano) le Autorità hanno deciso di agire per ridurre il traffico in città. Porta Nord, nel progetto che abbiamo contestato, era troppo ampia e non aiutava a ridurre i carichi sulle strade cittadine.

In conclusione, noi **vogliamo che il progetto stradale denominato Porta Nord venga rivisto integralmente e che né la rotonda sul fiume né «via Stadio» vengano realizzate**. Proponiamo la sistemazione della rete viaria con un assetto adatto al traffico attuale (non a un traffico superiore), che preveda gli agganci al Nuovo Quartiere Cornaredo. Il trasporto pubblico, comprendente anche la nuova linea AGGLOBUS, avrà fermate su Via Sonvico e un terminale per le poche linee che vi si attestano.

Via Stadio è altamente indesiderata. Già all'origine era stata contestata dal Municipio e dal Consiglio Comunale di Lugano. La soluzione di Porta Nord senza questa nuova strada ha buone prospettive di essere favorevolmente condivisa, quindi di poter essere approvata in tempi brevi.



Chiara Lepori
Abächerli

Sorpresa da Berna

La realizzazione del PoLuMe slitta al 2045 o addirittura al 2055

Il nostro articolo «Ci risiamo col PoLuMe!» era già impaginato quando il 28 gennaio è arrivato il comunicato stampa del Consiglio federale dal titolo: «Trasporti '45: gestione delle future esigenze di mobilità».

Scorrendo le pagine del documento scopriamo che il progetto riguardante la terza corsia tra Lugano e Mendrisio è ora previsto con un orizzonte di realizzazione 2045, o addirittura 2055 nel caso in cui venisse data la precedenza al collegamento A2-A13.

Per chi, come noi, si è battuto contro il potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio si tratta di una buona notizia. Non sappiamo se la contrarietà della nostra regione abbia giocato un ruolo nel differimento: ricordiamo infatti che se a livello federale i NO hanno prevalso con il 52.7%, in Ticino hanno raggiunto il 56% e nel Mendrisiotto il 62.82%. Questo malgrado nessuno dei potenziamenti previsti riguardasse il nostro Cantone.

Questi numeri andranno ricordati anche al Consiglio di Stato, in particolare a Norman Gobbi, che non senza una buona dose di sicumera ha affermato, appena appreso dell'allungamento dei tempi, che entrambe le opere (PoLuMe e collegamento A2-A13) sono «assolutamente prioritarie». Ora, se il progetto del Locarnese gode di un buon sostegno, il potenziamento della A2 a sud di Lugano è avversato dalla maggior parte della popolazione del Mendrisiotto, la quale considera che gli impatti negativi su paesaggio, ambiente e clima prevalgano su benefici tutto meno che sicuri.

Malgrado questo, l'USTRA continua a lavorare al PoLuMe apportando modifiche al progetto nell'intento di farlo «digerire» a chi vive lungo la A2, senza cambiare la sostanza di un progetto già vecchio.



Fotomontaggio del Ponte diga nei pressi di Bissone.

© Foto: www.astra.admin.ch

Nel comunicato del Consiglio federale si può leggere che, in base alla perizia del Politecnico di Zurigo, alle valutazioni e alle analisi degli Uffici federali competenti, il Governo ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di elaborare entro la fine di giugno 2026 il relativo progetto da porre in consultazione.

Leggeremo attentamente il documento che conterrà, seppur con previsioni di realizzazione dilazionate, alcuni progetti bocciati nel 2024, e non mancheremo di ribadire la nostra posizione contraria all'estensione della rete autostradale, mentre sosterremo lo sviluppo della ferrovia nel quale il Consiglio federale intende investire 24 miliardi nei prossimi anni.

Continueremo inoltre a insistere affinché i soldi del FOSTRA (Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato) siano investiti in modo mirato in progetti di agglomerato che incoraggino una mobilità rispettosa dell'ambiente e del clima.

A tal proposito, vi invitiamo a sostenere l'iniziativa per un fondo per il clima in votazione l'8 marzo (per ulteriori dettagli rimandiamo all'articolo del nostro presidente Bruno Storni, in ultima pagina).



Grazia Bianchi

Sviluppo centripeto di qualità

La Legge impone la riduzione delle zone edificabili

I Piani regolatori dei Comuni ticinesi sono in prevalenza sovradimensionati, tanti in modo importante. Gli spazi verdi del fondovalle, già scarsi, sono in gran parte edificabili e destinati a scomparire. Si possono salvare solo se Comuni e Cantone fanno il loro dovere applicando finalmente la Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), entrata in vigore nel 2014, che impone di dezonare i terreni edificabili superflui e renderli di nuovo agricoli.

La trasmissione «La storia infinita» andata in onda il 10 novembre 2025 sulla RSI (che invitiamo a sostenere nella votazione dell'8 marzo) ha illustrato bene quale è stato il destino del nostro territorio negli ultimi 60 anni. Strade, industrie, abitazioni, infrastrutture, tutto costruito come se lo spazio fosse infinito. Ma il suolo è limitato e la popolazione svizzera lo ha capito accettando nel 2013 una modifica della Legge federale sulla pianificazione del territorio che impone uno sviluppo centripeto di qualità. In parole povere, si tratta di densificare le aree edificate e edificabili tenendo ben presenti i criteri della qualità di vita (creazione di spazi di svago di prossimità, precedenza alla mobilità dolce, tutela degli edifici storici, ecc.) e di restituire all'agricoltura e alla

natura tutti quei terreni che in passato sono stati definiti edificabili, ma che non sono necessari a soddisfare la crescita di abitanti o posti di lavoro prevedibile per i prossimi 15 anni.

Misure a tutela della pianificazione

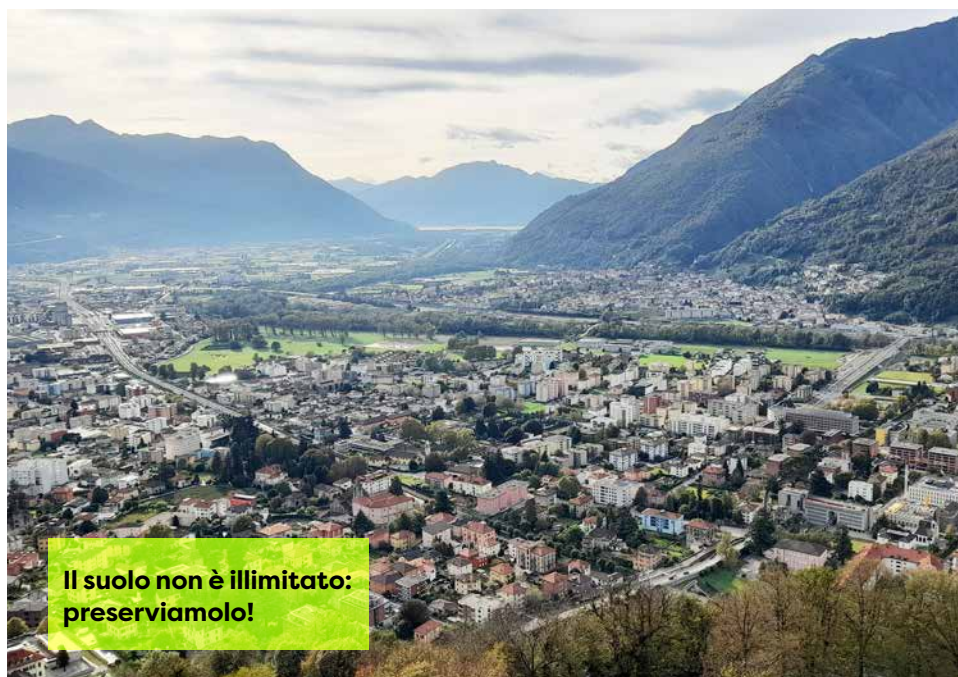
Un compito che la LPT ha dato ai Cantoni e che nel caso del Ticino è stato girato ai Comuni. Purtroppo le autorità sono attendiste e continuano a rilasciare licenze edilizie invece di dotarsi di zone di pianificazione, come impone la legge (LPT e scheda R6 del Piano Direttore PD). L'istituzione di zone di pianificazione serve a sospendere momentaneamente il rilascio di nuove licenze edilizie e a elaborare un Piano di azione comunale che evidenzia le zone che si vogliono man-

tenere edificabili e quelle che invece devono tornare a essere agricole. Grazie alle zone di pianificazione si evita che su un comparto pregiato ai margini della zona edificabile vengano costruiti degli edifici, mentre su una parcella circondata da edifici non venga rilasciata la licenza edilizia a causa dell'opposizione dei confinanti.

Le Associazioni si sono mobilitate

Preoccupate per le conseguenze sul territorio di questo agire, diverse Associazioni, tra cui l'ATA, hanno intrapreso negli ultimi mesi diverse azioni chiedendo ai Comuni di pubblicare i loro calcoli sul dimensionamento dei Piani regolatori (dati che vengono tenuti in genere nascosti), di affrontare con decisione il compito oggettivamente non facile, cominciando dall'istituire zone di pianificazione e dall'identificare i comparti che devono essere dezonati. Le Associazioni rendono attenti anche al fatto che la pratica di alcuni Comuni di procedere a riduzioni generalizzate degli indici edificatori per diminuire le potenzialità edificatorie è in contrasto con i principi della LPT e del PD.

L'ATA è volentieri a disposizione per rispondere a eventuali richieste di consulenza. Sul nostro sito trovate altre informazioni sul tema.



© Foto: Fabio Bossi



Caroline Camponovo Berardi

Iniziativa per un fondo per il clima

Debito pubblico e PIL

In Svizzera, la temperatura media è già cresciuta di 2.4° C per rapporto all'era preindustriale, la frequenza e l'intensità degli eventi estremi è in crescita. Ne sanno qualcosa, oltre alle comunità interessate, le compagnie di assicurazione.

Il maltempo di fine agosto 2005 è costato 2 miliardi di franchi alle assicurazioni, 900 milioni quello del giugno 2024, mentre la grandinata nel Locarnese dell'agosto 2023 è costata 300 milioni (1% del PIL cantonale).

È evidente che quanto deciso anche dal popolo, ossia ridurre a netto zero le emissioni di CO₂ entro il 2050, dev'essere realizzato già solo per i costi che il cambiamento climatico comporterà e che nel 2050 potrebbero ammontare annualmente a diversi punti del PIL.

Quanto fatto finora non basta: in Svizzera, da inizio secolo, abbiamo ridotto del 25% le emissioni di gas a effetto serra, i mezzi a disposizione non solo non bastano, ma sono anche soggetti agli umori delle

finanze federali che, ad esempio, vedono la Confederazione tagliare 400 milioni d'incentivi nel settore del risanamento degli edifici.

Dobbiamo raddoppiare la velocità per rapporto a quanto fatto finora. Con il fondo per il clima si vorrebbe portare i finanziamenti della Confederazione dallo 0,5 all'1% del PIL, per disporre di mezzi sufficienti per gli investimenti necessari a raggiungere il netto zero negli edifici, i trasporti, l'industria e l'agricoltura.

Per finanziare il fondo per il clima si vuole lasciar gradualmente crescere il debito pubblico della Confederazione, che attualmente è molto basso (129 miliardi di franchi), anzi direi che non c'è, visto che ad esempio il valore dell'infrastruttura

ferroviaria è di 169 miliardi ed è quasi interamente pagato. Il vero debito pubblico, che lasciamo alle prossime generazioni, sono i miliardi di tonnellate di CO₂ accumulate nell'atmosfera e i conseguenti gravi danni e costi che dovranno sopportare.

Votiamo perciò «Sì» all'iniziativa per un fondo per il clima, per contribuire a ridurre questo debito alle future generazioni, che invece la Svizzera continua a fare crescere con circa 50 milioni di tonnellate all'anno.



I cambiamenti climatici stanno causando danni enormi, a più livelli.

© Foto: www.archivio.ilgrigioneitaliano.ch



Bruno Storni

ASSEMBLEA SEZIONALE ORDINARIA 2026

Care socie e cari soci,

siete cordialmente invitati all'Assemblea annuale dell'ATA, sezione Ticino, che si terrà **giovedì 23 aprile 2026**, nel Sopraceneri.

Tutti i dettagli riguardanti la nostra Assemblea saranno pubblicati nei quotidiani e sul nostro sito web ata.ch/sezioni/ticino durante il mese di aprile.

Vi aspettiamo numerosi!

Potete contribuire finanziariamente al nostro lavoro con una donazione sul conto CH82 0900 0000 6900 8683 7.

Grazie!



→ 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, ata.ch

Soccorso stradale ATA

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

Assicurazioni ATA

Assicurazioni RC, ecc. (lu-ve, 8-17)
Tel. 031 328 58 21 (ted.) + 031 328 58 22 (fr.)

Sezione ATA Ticino

Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona
Tel. 076 443 02 63 (lu-gio, 8-12), info@ata-ti.ch, ata.ch

Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

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

Impressum

© febbraio 2026, ATA-TI; 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: Fabio Bossi e comitato ATA-TI.
Grafica: Corporate Design ATA.

Stampa e invio: AVD Goldach AG, Goldach.
Carta: 100% riciclata. Tiratura: 1500 esemplari.