

ATA | BOLLETTINO

Un futuro in... chiaroscuro.

La mobilità
del futuro



© Foto: Fabio Bossi

Definite le prossime fasi per ferrovia, autostrade e agglomerati

Trasporti 2045: un nuovo approccio

Lo scorso mese di giugno, il Consiglio federale ha messo in consultazione il rapporto «Trasporti '45», nel quale per la prima volta coordina e presenta l'insieme dei progetti ferroviari e autostradali che prevede di realizzare entro il 2045.

La condizione indispensabile per il previsto sviluppo della rete ferroviaria è la proroga del versamento dell'uno per mille dell'IVA nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, attualmente limitato al 2030, sul quale voteremo nel 2028.

Finora gli ampliamenti ferroviari, autostradali e i Programmi d'agglomerato (PA) venivano presentati in rapporti separati, per periodi di 4-5 anni. Ma a seguito della bocciatura del credito da 5 miliardi per i potenziamenti autostradali (nel novembre 2024, nostro referendum) e l'emergere di notevoli maggiori costi per i progetti di ampliamento ferroviari votati nel 2014 e 2019 (si parlava di 10mia. per opere accessorie necessarie per garantire il funzionamento dei progetti votati), il Consiglio federale aveva deciso di incaricare il Prof. Weidmann (ETHZ) di analizzare tutte le opere stradali e ferroviarie richieste dai Cantoni, o previste dagli uffici federali, e definirne le priorità. Sulla base di questo rapporto il Consiglio federale ha ora elaborato questa nuova procedura e presentato il rapporto «Trasporti '45».

Per la ferrovia si prevedono investimenti per 24mia., da realizzare per l'orizzonte 2045, più 12mia. già votati nelle precedenti fasi di ampliamento. Con la definizione

delle priorità secondo il Prof. Weidmann, e considerati i limiti finanziari, saranno cancellate opere già votate per 2.5miliardi!

Entro il 2030 si intende migliorare i collegamenti Bienne – Ginevra. Nel 2035 arriverà la cadenza di 15min. tra Berna e Zurigo e 30min. per Basilea – Zurigo e Berna – Lucerna. Si potenzia il traffico regionale nell'area Ginevra – Losanna, sulla Bellinzona – Locarno e altre tratte. Entro il 2045 si prevede la realizzazione della linea diretta Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds, l'ampliamento della stazione di Ginevra Cornavin, l'ampliamento della stazione di Basilea FFS, la galleria di base del Zimmerberg II, il quarto binario della stazione di Zurigo-Stadelhofen, la prima tappa della stazione di transito di Lucerna e la galleria del Grimsel.

Una prima tranche verrà presentata nel 2027

La parte ferroviaria sembra la più intricata, a fronte delle troppe richieste regionali si vogliono definire i necessari investimenti sulla base di concetti d'offerta, rimanendo nel quadro finanziario di 24mia. Procedura che scontenta diverse regioni che si vedono rifiutate le richieste: Basilea in particolare, ma anche Zurigo che, pur avendo diversi grandi progetti in costruzione (Brüttenertunnel) o previsti in Trasporti '45

(Zimmerberg II, Stadelhofen), si lamenta perché nei progetti cancellati perde una nuova fermata a Winterthur, già votata.

Per il Ticino non c'è nessun progetto (a parte il non menzionato quarto marciapiede alla stazione di Locarno). Dovremo lavorare non poco per fare inserire alcune opere necessarie per aumentare l'offerta TILO e Intercity.

Per le autostrade si parla di ampliamenti per 10.9mia. entro il 2045, con una prima tranche di 1.6mia. che verrà presentata nel 2027 per due tratte a 6 corsie nei Cantoni di Ginevra e Argovia. Nel 2031 dovrebbero essere presentate altre opere per 9mia., tra le quali il POLUME, mentre la A2-A13 Camorino-Locarno scivola al 2055. Sono invece cancellati progetti per 16mia. Vedremo, intanto sono intenzioni in consultazione.

Quanto ai PA di 5a generazione sono previsti 1.7mia., dei quali 19.2mio. per il Bellinzonese, 15.9mio. per il Locarnese, 13.6mio. per il Mendrisiotto, mentre il Luganese è stato di nuovo bocciato. Viene inoltre confermato il finanziamento della galleria Moscia-Acapulco per 57 mio. e la sistemazione ciclabile della Brissago - Ascona nel PA di 6a generazione.



Bruno Storni

Quando non s'impara dagli errori...

PAL5 bocciato: non è affatto una sorpresa!

Per la seconda volta consecutiva, dopo il PAL3, anche il PAL 5 (Programma d'agglomerato del Luganese di quinta generazione) è stato bocciato dalla Confederazione. È l'unico fra i 41 Programmi d'agglomerato ad aver ottenuto una valutazione insufficiente dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale.

La bocciatura era più che prevedibile dato che, dopo la valutazione insufficiente del PAL3, non si è preso atto degli elementi critici segnalati, ma si è andati avanti come niente fosse pianificando misure incoerenti che non portano a uno sviluppo centripeto di qualità, né a una diversa ripartizione modale degli spostamenti, ancora troppo incentrata sull'uso dell'automobile (requisiti principali per ottenere buone valutazioni e quindi finanziamenti). Ora, ogni allievo delle nostre scuole sa che per rimediare a un'insufficienza bisogna chinarsi sui propri errori e correggerli secondo le indicazioni degli insegnanti, ma a quanto pare non la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, attualmente presieduta dal municipale di Lugano Filippo Lombardi che adesso, invece di cospargersi il capo di cenere, ha ancora la faccia tosta di gridare allo scandalo e minacciare. Quasi fossero loro i danneggiati e non i cittadini-contribuenti, i quali – a fronte di una spesa di pianificazione comunque non irrilevante – si ritrovano un territorio mal gestito e mal pianificato, con i danni e gli impedimenti che tutti conosciamo.

Da notare che la CRTL è anche stata l'unica a non aver accettato la nostra richiesta alle quattro Commissioni regionali dei trasporti di una partecipazione delle associazioni all'elaborazione dei Programmi d'agglomerato. Per loro, meglio fare da soli: si vede con quali risultati.

Per l'ATA si tratta di una lunga storia: il PAL1 (ma non si chiamava ancora così) è stato quello della galleria Vedeggio-Cassarate, che avevamo dapprima osteggiato con un ricorso, poi ritirato in cambio dell'impegno a realizzare incisive misure fiancheggiatrici, in gran parte non attuate. Il PAL2 è quello



Tutto (ancora) fermo nel Luganese.

© Foto: Chiara Lepori Abächerli

in cui la Confederazione si è rifiutata di co-finanziare la costruzione di una nuova strada nel basso Vedeggio, ma la CRTL ha deciso di andare avanti lo stesso accollando il costo alla popolazione (a Lugano – la cui quota parte per il PAL2 era di ben 102 milioni – è stato lanciato un referendum su cui purtroppo il popolo non ha potuto votare), ed arriviamo così al PAL3 bocciato dal Consiglio federale (ma poi ripescato dal parlamento). Il PAL4 non è stato presentato e il PAL5 ha avuto la valutazione che sappiamo: l'unico in tutta la Svizzera e con l'aggravante della recidiva.

In tutto questo lungo percorso l'ATA ha sempre partecipato alle consultazioni, dando il suo parere (che era spesso simile a quello di Berna), senza mai essere ascoltata: nell'ultima presa di posizione denunciavamo la mancata presa in carico delle critiche espresse e l'inefficacia e contraddittorietà di molte delle misure proposte e dell'impostazione generale (il documento può essere scaricato dalla nostra pagina web: ata.ch/pal5).

Intanto la situazione del traffico nell'agglomerato peggiora e la quota parte del trasporto individuale motorizzato, che secondo i proclami contenuti nei PAL si dovrebbe ridurre, aumenta (con l'eccezione dell'autostrada nelle ore di punta, grazie alle performance del TILO, come spiega Matteo Mombelli in uno studio che presto pubblicheremo). L'ultimo esempio di non ascolto è la nostra proposta di utilizzare il cunicolo di sicurezza della costruenda galleria del Tram-Treno per farne una via ciclabile. Niente da fare, né per il Cantone né per il Municipio di Lugano; eppure avrebbe forse potuto essere quel plus capace di far raggiungere al programma una stiracchiata sufficienza.

Chi è causa del suo mal pianga sé stesso, verrebbe da dire. Se non fosse che i danni sono a carico della collettività.



Chiara Lepori Abächerli

Appunti di fine estate

Per non andare nel pallone

Ci stiamo lasciando alle spalle un'estate a dir poco rovente. Su più fronti: dal calcio ai vasti incendi, dalla politica ticinese alle strade nazionali, passando per i cieli del Cantone. Ma andiamo con ordine.

È stata l'estate dei Mondiali di calcio, l'evento che attira un po' tutti, anche coloro che solitamente se ne infischiano. Mio figlio, decenne, non sgambetta competitivamente sui campi da calcio, ma segue questo sport con una certa passione. Durante la fase conclusiva del torneo mi ha chiesto: «Ma Morata non gioca?». Ho fatto due ricerche in rete e ho quindi scoperto che il calciatore spagnolo del Como non era stato... selezionato.

La domanda è un buon pretesto per alcune considerazioni sull'estate che volge ormai alla fine. È stata un'altra estate molto calda che, quando si tratterà di tirar le somme, snocciolerà senz'altro vari record. O forse, come abbiamo sentito dire, sarà l'estate meno calda dei prossimi anni... Punti di vista, ma il problema rimane.

Un semplice déjà vu?

La nostra associazione però non sta a guardare. Osserva, ascolta i propri soci e le proprie socie, prende posizione e... seleziona alcuni eventi preoccupanti.

Iniziamo dai cieli e da una segnalazione giuntaci in merito a Moon and Stars, che quest'anno proponeva voli in elicottero dalla Svizzera centrale a Locarno per raggiungere il festival in meno di un'ora, sorvolando le nostre Alpi! Sempre nella città sul Verbano, ma in occasione di Luci e Ombre, sono state proposte due serate con l'esibizione del Super Puma Display Team. Stando al sito web dell'evento, sembrerebbe che le ore di volo facciano parte dell'addestramento dell'Esercito svizzero per mantenere le qualifiche operative (quindi sarebbero state comunque effettuate). Ringraziamo per la trasparenza, ma intanto il rumore e l'inquinamento

(supplementari) ricadono sul nostro territorio, spacciando queste esibizioni come un'opportunità per il pubblico».

Ma torniamo sulla terra ferma, si fa per dire... Perché le Alpi si muovono e non sono pochi gli sgretolamenti di pareti rocciose registrati nelle scorse settimane. Non sono mancati nemmeno gli incendi di vaste proporzioni che hanno toccato varie regioni d'Europa. Sono invece rimasti fermi (ed è ormai un eterno déjà vu) gli automobilisti che hanno attraversato la Svizzera lungo l'asse del San Gottardo: in luglio le code hanno raggiunto i 20km per chi era diretto a sud. E i trasporti pubblici? Probabilmente molto affollati anche loro. Il problema, lo sappiamo, è ricorrente e di non facile soluzione. A meno che non si cominci a considerare seriamente delle vacanze a km zero (ma, appunto, nel pieno rispetto dello zero). Fermi, o quasi, anche i rubinetti dell'acqua piovana e le colonnine del termometro: quest'estate ha messo a dura prova tutti. Non che quelle precedenti fossero state particolarmente rosee, ma l'impressione è che l'estate 2026 sia stata davvero più difficile.

Quali soluzioni?

Al sottoscritto piacciono quelle semplici, le piccole gocce che sembrano insignificanti ma che possono già cambiare qualcosa. Quindi ripartiamo da quell'iniziale «selezionare» o, se il verbo non piace, optiamo per «scegliere».

Come cittadini e cittadine, votiamo persone vicine alle questioni ambientali. L'estate ticinese è stata infuocata anche a livello politico, le votazioni cantonali sono dietro l'angolo: eleggiamo persone che hanno già dimostrato, o intendono dimostrare,



Terra, fuoco, acqua e aria: un mix sempre più in bilico.

© Foto: Unsplash – Steve A Johnson

che la questione climatica è in cima alle loro preoccupazioni. Sosteniamo quelle associazioni, come la nostra, che si impegnano da anni per la tutela dell'ambiente e del territorio.

Come spettatori: scegliamo eventi e manifestazioni con un impatto minimo sull'ambiente e che non propongano una spettacolarizzazione inutilmente inquinante (come il 28° Rally del Ticino, per restare al futuro immediato...).

Come organizzatori: proponiamo attività sensate e sostenibili, tenendo in considerazione la mobilità dei potenziali spettatori. Un recente esempio: il GalAthletics di Bellinzona ha anticipato l'orario dell'ultima gara per consentire un rientro più agevolato con i trasporti pubblici agli spettatori giunti da fuori Cantone. Inoltre, come già avviene per altri importanti eventi di casa nostra, il viaggio coi mezzi pubblici era gratuito per i detentori di un biglietto (sconti speciali invece per chi proveniva da oltre Gottardo o dall'Italia).

Mor(e) ATA

Lo spazio a disposizione non è sufficiente per approfondire tutti i temi caldi offertici dagli ultimi mesi, ma il momento è senz'altro quello giusto per ricordarci che, oggi più che mai, abbiamo bisogno di... più ATA. Di voci che si facciano sentire per esprimere il proprio disaccordo verso certe proposte superflue.

Altrimenti, il rischio è quello di ritrovarci tutte e tutti in... fuorigioco.



Fabio Bossi

Novità

Dopo 17 anni un treno notturno torna in Ticino

Dal 9 settembre è in servizio il nuovo collegamento Milano-Bruxelles di European Sleeper.

Era il dicembre del 2009 quando l'ultimo treno notturno transitava dal Ticino, fermandosi nelle stazioni di Chiasso, Lugano e Bellinzona. Quel treno, battezzato CNL 400 «Apus», univa Milano e il Ticino con Francoforte, Colonia e Dortmund nonché Amsterdam. Circolava sotto il marchio tedesco CityNightLine, che gestiva i collegamenti notturni tra la Germania e i Paesi limitrofi, offrendo una valida offerta per spostarsi tra il nord e il sud delle Alpi.

Con l'arrivo dei voli low cost e dell'alta velocità, i treni notturni sono stati progressivamente ridotti, con il conseguente abbandono anche delle relazioni che transitavano dal Ticino: prima fu il caso dei treni tra Zurigo e Puglia/Calabria nel 2007, poi, nel 2009, di quelli tra Milano e Amsterdam nonché Dortmund.

Oggi, grazie all'impegno della cooperativa European Sleeper, un nuovo treno notturno transfrontaliero fa il suo ritorno, collegando Milano, attraverso il nostro Cantone, con Colonia e Bruxelles, inizialmente tre volte a settimana per direzione.

European Sleeper è una cooperativa belga-olandese che, grazie a donazioni di privati, s'impegna a tornare a offrire treni notturni tra le grandi città e regioni europee. La giovane startup ha potuto lanciare il suo primo collegamento tra Bruxelles, Amsterdam, Berlino e Praga nel 2023, continuando l'ampliamento della rete, dopo il primo successo, unendo Parigi, Bruxelles e Berlino dalla primavera del 2026. Come terzo passo punta ora verso sud, stabilendo la nuova linea tra Milano e Bruxelles.

Il nuovo collegamento si posiziona lungo un corridoio attrattivo, collegando regioni densamente popolate come la Lombardia, l'area di Zurigo, nonché le città lungo il Reno fino ai Paesi del Benelux. Inoltre, la nuova offerta punta ad attrarre vari tipi di viaggiatori che si spostano sia per turismo, sia per necessità, offrendo diverse soluzioni di viaggio a dipendenza del comfort desiderato e delle disponibilità finanziarie. Grazie a questo treno viene inoltre rafforzato il traffico ferroviario internazionale lungo l'asse nord-sud, offrendo un'alternativa di viaggio più sostenibile rispetto ad aereo e automobile.



© Foto: European Sleeper

Chi si aspetta un viaggio all'insegna della modernità rimarrà forse un po' deluso. Se infatti i treni Nightjet delle FFS, gestiti in collaborazione con l'austriaca ÖBB, sono sempre più spesso treni moderni, per una startup finanziata da donazioni l'accesso a carrozze letto nuove è complicato. European Sleeper utilizza perciò carrozze d'occasione, che regalano atmosfere di viaggio d'altri tempi. Anche i tempi di percorrenza sono meno competitivi rispetto alle linee esistenti, poiché i treni circolano utilizzando la vecchia linea del San Gottardo e tracce orarie meno favorevoli.

I biglietti per il nuovo collegamento sono disponibili su: europeansleeper.eu



Matteo Ruckstuhl

Da provare subito

Riparte la scuola, riparte il movimento!

L'ATA ha tante proposte per ripartire con il piede giusto: Pedibus, Bicibus e iniziative per rendere il percorso casa-scuola più sicuro, sano e divertente.

Con il nuovo anno scolastico ripartono Pedibus e Bicibus, per andare a scuola insieme, in modo sicuro e divertente. Anche le classi del Ticino possono partecipare alla campagna nazionale walk to school dell'ATA: due settimane d'azione per raccogliere punti e concorrere all'estrazione di fantastici premi.

E segnate in agenda: **il 18 settembre torna la Giornata internazionale a scuola a piedi**, un'occasione per riscoprire il piacere di andare a scuola in modo attivo da soli o in compagnia.

Coordinamento campagne di mobilità scolastica

Scopri tutte le proposte e riparti con il piede giusto!



→ 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

© settembre 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.