4 / novembre 2026

ATA | BOLLETTINO



© Foto: Gabriele Putzu / CdT

La nostra Sezione si oppone a un ampliamento del viadotto Lenaccio

Un no rimane un no

Conoscevamo già il PoLuMe, ecco che forse dovremo familiarizzarci anche con il MeMe. Dietro questo acronimo si nasconde infatti un progetto di strade nazionali che riguarda un tratto autostradale della A2, tra Mendrisio e Melano, contro il quale l'ATA ha presentato la sua opposizione.

A metà ottobre, l'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione Ticino, ha trasmesso al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) la sua opposizione al progetto di strade nazionali A2 Mendrisio-Melano che prevede, tra l'altro, l'ampliamento del viadotto Lenaccio e la creazione di pareti foniche.
Riteniamo infatti che, contrariamente a quanto affermato nei documenti, l'autostrada subirebbe una modifica sostanziale. Infatti, in vista del PoLuMe, la corsia di emergenza su questo tratto autostradale verrebbe utilizzata come corsia dinamica, comportando un aumento della capacità.

La nostra Associazione contesta in particolare gli aspetti seguenti.

- Riteniamo che la valutazione delle emissioni foniche non sia corretta. Andrebbe perciò rifatta visto che non viene considerata, per l'orizzonte 2050, la realizzazione del progetto PoLuMe. In particolare non si considera né l'uso della corsia di emergenza come terza corsia dinamica, né l'aumento del traffico che ne conseguirebbe in alcune fasce orarie del giorno (quindi maggiore rispetto a quello considerato nel progetto). Di fatto, questo ampliamento dev'essere considerato come una modifica sostanziale ai sensi dell'art. 8 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).
- I valori dei dati di traffico utilizzati per il calcolo delle emissioni non considerano che, con l'aumento della capacità (dovuto alla corsia dinamica), ci sarà un aumento del traffico (fatto, questo, riconosciuto anche dall'Ufficio federale delle strade, USTRA). Inoltre, nel rapporto, non vengono nemmeno riportati i dati utilizzati per il calcolo delle emissioni derivanti dalla strada cantonale; di conseguenza non è possibile verificare quali scenari siano stati utilizzati.
- La valutazione dell'efficacia degli interventi di protezione fonica andrebbe pure rivista: con l'ampliamento della superficie stradale utilizzata, l'effetto protettivo del riparo fonico risulta infatti indebolito.
- Questo ampliamento stradale rischia di riportare una parte dell'utenza dei treni verso l'uso dell'automobile, vanificando quindi gli ottimi risultati ottenuti negli ultimi anni grazie al potenziamento del trasporto pubblico da parte del Cantone.

A proposito di trasporti pubblici, approfittiamo di questa occasione per segnalare che questo mese verrà pubblicato un nuovo quaderno dell'ATA Ticino. Lo studio ha messo a confronto l'aumento dell'offerta del trasporto pubblico in Ticino e l'evoluzione del traffico autostradale nelle ore di punta durante gli ultimi anni. Il risultato? Sono aumentati gli utenti e le vendite di abbonamenti e biglietti, è diminuito il traffico individuale motorizzato. Un dato importante, soprattutto alla luce dell'aumento del numero di frontalieri che, nel Mendrisiotto e nel Luganese, può far pendere l'ago della bilancia da una parte o dall'altra.

Ma torniamo alla nostra opposizione, per dire che anche i Comuni di Val Mara e Mendrisio hanno presentato la loro. Un segnale forte quindi che ribadisce, semmai ce ne fosse bisogno, che il Mendrisiotto e il Basso Ceresio non vogliono ampliamenti di autostrade (sinonimo di più traffico), ma soluzioni lungimiranti e meno impattanti. Ricordiamo che nella votazione popolare di due anni fa, il Ticino aveva respinto i progetti di ampliamento autostradale con il 55,97% di voti contrari, ma nel Mendrisiotto questa percentuale aveva raggiunto il 62,82%.
Quindi, anche alla luce di quell'esito, ripetiamo che quel NO deve rimanere un NO. L'USTRA dovrebbe perciò accantonare PoLuMe e MeMe e presentare un progetto più sensato, che risolva definitivamente l'impatto del traffico sul territorio di Melano e Maroggia grazie alla realizzazione di una galleria. Solo così la popolazione locale potrebbe davvero trarne beneficio.



Matteo Mombelli

Il rapporto ha suscitato un'ondata di reazioni

Trasporti '45: la situazione si fa... caliente

Sono ben in 1 500 – tra associazioni, partiti, Cantoni, Comuni e privati cittadini – ad aver inoltrato le proprie osservazioni al Dipartimento federale dei trasporti.

Per la prima volta viene presentata una pianificazione degli investimenti complessiva di autostrade, ferrovia e Programmi d'agglomerato. Il tutto partendo da una base finanziaria chiaramente limitata dalle risorse disponibili nei due fondi (stradale FOSTRA e ferroviario FIF) e dalle priorità individuate nel rapporto Weidmann, del Politecnico federale di Zurigo (ETH), elaborato su incarico del Consiglio federale.
Per capire la portata delle scelte, basta guardare alla ferrovia. Le richieste regionali e i progetti in lista d'attesa ammontano a circa 60 miliardi di franchi, mentre le risorse del FIF fino al 2045 si limitano a 24 miliardi. A questi si aggiungono circa 10 miliardi destinati a progetti già decisi, in fase di realizzazione o di progettazione avanzata.
Tra questi figurano, ad esempio, la galleria di Brütten tra Zurigo e Winterthur (ca. 3 miliardi) e il terzo binario con la seconda galleria di Svitto, nonché la fermata di Piazza Indipendenza a Bellinzona, per i quali l'avvio dei lavori è previsto all'inizio del 2027.
Nel complesso, nei prossimi 20 anni, gli investimenti ferroviari dovrebbero quindi raggiungere circa 34 miliardi di franchi: una cifra record, che però non soddisfa le aspettative delle diverse regioni, come dimostrano le risposte alla consultazione.


C'è aria di (sur)riscaldamento...

© Foto: elcovalana / stock.adobe.com

Progetti cancellati e priorità contestate
Tra le misure di Trasporti '45 figura la cancellazione, o la sospensione in attesa di una nuova valutazione, di circa 70 progetti ferroviari già votati nelle precedenti fasi di sviluppo, per un valore complessivo di 2,5 miliardi.
Si tratta prevalentemente di nuove fermate e punti d'incrocio, ad esempio le fermate Winterthur-Grütze Nord, Yverdon Y-Parc e Thun Nord. Sono interventi che rallenterebbero il flusso dei treni limitando la capacità della linea.
Sul fronte autostradale, Trasporti '45 prevede l'abbandono di 31 progetti, per un valore complessivo di circa 18 miliardi di franchi. In alcuni casi, la rinuncia è motivata dalla volontà di privilegiare il potenziamento ferroviario lungo lo stesso asse. Ad esempio, la tratta Le Vengeron–Nyon, sulla quale ci eravamo espressi nel voto del 2024 e che viene ora accantonata a favore dello sviluppo della ferrovia.

Le rivendicazioni salgono di tono
Gli ambienti automobilistici sono insoddisfatti di un approccio che, nella prima fase, prevede soltanto due progetti di potenziamento stradale, per circa 2 miliardi di franchi. Una prospettiva ben lontana dai 6 progetti per 5 miliardi presentati l'ultima volta (ma bocciati dal referendum del 2024).
Anche sul fronte ferroviario le tensioni aumentano. Regioni come Zurigo, Basilea e la Romandia non vedono accolte tutte le loro richieste, mentre si contesta il progetto della galleria a scartamento ridotto del Grimsel.
Alle critiche regionali, più o meno interessate, si è aggiunta nel frattempo la valutazione del Controllo federale delle finanze, che ha espresso forti critiche nei confronti di Trasporti '45, sia sul finanziamento che sui criteri di scelta di diversi progetti.
La situazione si è ulteriormente complicata con il mandato affidato a inizio anno al professor Weidmann dalle Conferenze cantonali dei direttori dei trasporti pubblici e della pianificazione del territorio. L'obiettivo è approfondire la questione dell'asse ferroviario est-ovest.
Nel dibattito è entrato anche il tema della manutenzione della rete ferroviaria. Essa assorbe, già oggi, circa due terzi delle risorse disponibili del FIF e, in futuro, richiederà ulteriori mezzi per ogni nuova tratta o potenziamento realizzati.

Una tempesta perfetta
Su Trasporti '45 sembra essersi abbattuta una vera e propria tempesta perfetta. C'è chi chiede di azzerare il lavoro svolto e chi vorrebbe rimettere in discussione i concetti di pianificazione e le priorità della rete ferroviaria.
Il rischio è che, per accontentare tutti, si finisca per perdere di vista il punto essenziale: le risorse sono limitate e occorre scegliere, stabilendo priorità chiare e sostenibili nel tempo.
Vedremo quale impostazione emergerà nel messaggio che il Consiglio federale presenterà al Parlamento. Spero si possa contare su un ulteriore importante pacchetto di investimenti, proseguendo con quello slancio che ha ripreso vigore alla fine del secolo scorso e che ha consentito importanti miglioramenti della rete ferroviaria svizzera.



Bruno Storni

Considerazioni in vista di una nuova... partenza

Abbiamo davvero bisogno di rilanciare l'aeroporto di Agno?

Le recenti notizie che riguardano l'aeroporto di Lugano-Agno, quali il rinnovo della concessione, l'estensione degli orari di volo e l'allentamento del divieto di cabotaggio, ci preoccupano.

Alcune autorità locali, sollecitate dai media, si sono recentemente spese nel formulare grandiosi auspici per lo scalo, facendo intendere che esso rappresenti un interesse pubblico. Il tema è di attualità perché il Municipio di Lugano è in procinto di licenziare due messaggi per il suo (ennesimo) «rilancio». Entreremo nel merito delle proposte con un articolo più approfondito quando i suddetti messaggi saranno resi pubblici (questo testo è stato scritto a fine ottobre), per ora ci limitiamo a smentire la narrazione secondo cui l'aeroporto risponderebbe a un bisogno o a un interesse collettivo. Lo facciamo con tre argomenti.



© Foto: www.luganoregion.com

Non è necessario

Il Ticino è ottimamente collegato con i mezzi pubblici alle principali città svizzere e ad alcuni grandi aeroporti internazionali (Zurigo, Milano-Malpensa) pertanto non è necessario proporre dei voli di linea. La storia ha fin qui dimostrato che non vi è nemmeno un mercato per tali voli (tanto è vero che ora non ce ne sono), a meno di sovvenzionarli con denaro pubblico, il che non è proponibile. Anche Ginevra è raggiungibile da Lugano in cinque ore, un tempo più che accettabile dato che in treno si può lavorare e studiare. Inoltre ricordiamo che la digitalizzazione ha reso spesso superflue le riunioni in presenza.

È un enorme costo per i cittadini

I soldi pubblici per il sostegno dell'aeroporto e quel vasto terreno potrebbero essere utilizzati meglio. L'aeroporto è da decenni un pozzo senza fondo per i contribuenti luganesi e dell'intero Cantone. Se anche in qualche sporadico anno si è registrato un bilancio positivo, è solo perché i veri costi non sono conteggiati come si dovrebbe. Si pensi ad esempio allo spazio occupato dallo scalo, che è terreno pubblico (appartiene al Comune di Lugano) e potrebbe ritornare ad essere agricolo e/o polmone verde e di svago in una zona densamente costruita; oppure ai costi derivanti dall'inquinamento e dal rumore. E sono solo due esempi.

È utilizzato da pochi benestanti

Lo scalo di Lugano-Agno è utilizzato da privati che trovano necessario utilizzare i propri aeroplani per recarsi dal parrucchiere, andare a bere un caffè o a fare gli acquisti, ma i loro interessi (capricci?) non corrispondono certo al bene collettivo. L'impatto dell'aviazione sul clima è molto grande, in Svizzera rappresenta il 26% del totale. Tutto peggiora se si considerano i voli con jet privati, il mezzo di trasporto più inquinante e iniquo del pianeta, che hanno un impatto sul clima 50 volte superiore a un viaggio in treno in Europa.

In conclusione, troviamo sconfortante che un municipale di Lugano abbia potuto rallegrarsi che proprio nel luglio segnato dal caldo torrido e dalla siccità «sono stati registrati quasi 2 500 movimenti complessivi, il dato mensile più elevato dal 2022» (da un'intervista apparsa sulla Regione). **Il clima è cambiato, è ora che anche la politica faccia un'inversione di marcia.**



Caroline Camponovo Berardi



Chiara Lepori Abächerli



Iniziativa sul buono mobilità

Se non avete ancora firmato l'iniziativa sul buono mobilità, ricordiamo che potete scaricare i formulari da firmare tramite la pagina: **ata.ch/buono-mobilita**.

A scuola in sicurezza in Ticino

Perché e come rendere più sicuro il tragitto casa-scuola?

Il 26 novembre 2026 è prevista alla Casa del Popolo a Bellinzona una conferenza che, grazie a vari relatori e ad alcuni esempi, cercherà di rispondere a questa domanda.

Segretariato ATA

Andare a scuola a piedi o in bicicletta dovrebbe essere semplice, sicuro e piacevole. Purtroppo, non è sempre così. Di conseguenza, la domanda da porsi è la seguente: come possiamo rendere davvero più sicuri i tragitti casa-scuola e gli spazi che circondano le scuole?

Per discuterne e dare delle risposte, l'ATA Associazione traffico e ambiente ha organizzato una conferenza sul tema, durante la quale verranno presentati degli esempi e dei progetti concreti, realizzati sul nostro territorio e che contribuiscono a favorire la mobilità pedonale e ciclistica, aumentando nel contempo la sicurezza. In effetti, questo aspetto non può e non deve essere trascurato: più sicurezza significa anche creare spazi più vivibili e piacevoli per tutte e tutti.

L'appuntamento è quindi fissato dalle ore 14.00 alla Casa del Popolo di Bellinzona, comodamente raggiungibile dalla stazione. Durante il pomeriggio interverranno:

- Mattia Leonardi (incaricato dei Piani di mobilità scolastica per l'ATA), che farà un'introduzione generale sui Piani di mobilità scolastica (PMS)
- Igor Righini (sindaco di Pollegio) che porterà l'esempio del PMS realizzato in questo Comune
- Fausto Fornera (vicesindaco di Losone), che parlerà delle strade scolastiche di Losone
- Caterina Bassoli, coordinatrice campagne di sensibilizzazione mobilità scolastica Ticino, che invece presenterà il Pedibus in Ticino, un progetto di successo affermatosi ormai da anni anche alle nostre latitudini.

Il Cantone sarà rappresentato da Tiziano Bonoli (capo dell'Ufficio della mobilità lenta e del supporto, DT). Il suo intervento avrà per tema: «La strada che vorrei». Presente anche la Polizia cantonale che, con il suo addetto alla prevenzione, Mattia Da Dalt, affronterà il tema del tragitto casa-scuola dal punto di vista della Polizia cantonale.

Al termine della conferenza, previsto verso le 16.30, verrà offerto un aperitivo. La partecipazione è gratuita, ma è necessario annunciarsi, dato che i posti sono limitati.

Troverete il programma dettagliato e il formulario per l'iscrizione sul nostro sito web: **ata.ch/temi/conferenza-a-scuola-in-sicurezza**



Tra i temi anche il PMS di Pollegio.

© Foto: ATA

L'ATA ha bisogno del vostro sostegno per il suo lavoro a favore dell'ambiente (ricerche, ricorsi,...)

CH82 0900 0000 6900 8683 7.

Grazie!

Recapiti

ATA Associazione traffico e ambiente
(Assicurazioni, amministrazione soci, direzione politica nazionale, comunicazione e marketing)
Aarbergergasse 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
© novembre 2026, ATA-TI; ATA Bollettino, supplemento al VCS-Magazin/ATE Magazine.

Recapito dell'editore: ATA, Aarbergergasse 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.