

# ATA | BOLLETTINO



Fusio, ultimo villaggio della Valle Maggia.

© Foto: Unsplash – Peter Wormstetter

Una linea di trasporto pubblico per quanti utenti?

## Funivia Fusio-Ambrì

Comitato ATA della Svizzera italiana

**L**o scorso autunno il Consiglio di Stato ha licenziato all'attenzione del Gran Consiglio il Messaggio per la richiesta di un credito per l'elaborazione di un progetto di massima del collegamento tramite funivia tra Fusio e Ambrì. L'ATA è preoccupata per la volontà del Consiglio di Stato di inserire questo collegamento tra le linee del trasporto pubblico perché i crediti sono limitati e ne potranno risentire altri collegamenti più utilizzati.

Il progetto in questione prevede di costruire una funivia lunga 8 km che collega in 18 minuti Fusio (ultimo paese della Valle Maggia) ad Ambrì. Senza fermate intermedie potrà trasportare fino a un massimo di 200 persone all'ora per direzione. Il costo dell'opera è stimato in 33 milioni di franchi e i costi di gestione annuali in circa 2 milioni. Data l'impossibilità di coprire simili costi, i promotori e il Consiglio di Stato propongono che la linea sia inserita nella rete dei trasporti pubblici e si avvalga quindi dei sussidi cantonali e federali.

Non entriamo nel merito della valenza turistica dell'opera non essendo esperti del settore, ma ci permettiamo di sollevare qualche dubbio sull'eventualità di inserire questo collegamento nella rete del trasporto pubblico. Oltre alla mancanza di utenza – Fusio conta poco più di 25 abitanti mentre l'intera Lavizzara ha ca 500 abitanti sparsi su un territorio molto

vasto (dalla frazione più a valle si devono percorrere 15 km per raggiungere Fusio) – notiamo che anche per quanto riguarda i tempi di percorrenza si hanno benefici solo se si viaggia verso il nord delle Alpi.

Se una persona parte da Prato Sornico (capoluogo della Lavizzara) e vuole recarsi con i mezzi pubblici a Bellinzona o Lugano impiegherebbe praticamente lo stesso tempo di adesso (ammettendo che la traversata Fusio-Ambrì duri 18 minuti e che il tempo di trasbordo sugli altri mezzi di trasporto sia di 15 minuti a Fusio e 15 ad Ambrì). Per recarsi a Locarno chiaramente è meglio seguire la via attuale. Unicamente per raggiungere il nord delle Alpi il collegamento via funivia diventa attrattivo, facendo risparmiare all'utente circa un'ora. Ora la domanda da porsi è semplice: quante sono le persone residenti in Lavizzara che si recano a nord delle Alpi? E con che frequenza?

*Continua sulla prossima pagina*

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

**Funivia Fusio-Ambri**

La riflessione va fatta e riveste un'importanza ancora più grande adesso, quando i tagli decisi dal Gran Consiglio andranno a pesare anche sul credito a favore dei trasporti pubblici. I soldi che verranno utilizzati per supportare i costi di gestione del collegamento Fusio-Ambri mancheranno inevitabilmente per altre linee con utenza maggiore. Purtroppo questa valutazione non è stata fatta né nello studio di fattibilità e nemmeno nel Messaggio del Consiglio di Stato. La speranza è che la ponderazione degli interessi venga fatta almeno in Gran Consiglio al momento del voto del Messaggio, e che si ricordi che a tirare la coperta da una parte, inevitabilmente se ne lasceranno scoperte altre.

Da parte nostra ricordiamo che l'ATA della Svizzera italiana sostiene da anni la potenzialità dei mezzi a fune quale trasporto collettivo e già nel 1996 aveva commissionato uno studio dal titolo «Ticino 2001+: Funivie mezzo di trasporto quotidiano?». I risultati a cui era giunto l'autore dello studio sono validi tuttora e evidenziano alcune peculiarità di funivie o funicolari: prima fra tutte il basso impatto ambientale. Il trasporto a fune ha basse emissioni foniche, nessuna emissione nell'atmosfera, un ridotto fabbisogno energetico (3-5 volte minore di un autobus) e un ridotto consumo di spazio (da 20 a 40 volte inferiore alla costruzione di una strada).

Inoltre, la frequenza delle corse, soprattutto in regime di automazione, può essere maggiore rispetto ad altri mezzi di trasporto pubblici e visto che le funivie possono superare pendenze anche superiori al 100%, che hanno campate fino a 3-4 chilometri e prevedono tracciati rettilinei, i percorsi sono brevi e veloci. Si possono prevedere collegamenti a fune in zone discoste di montagna, ma anche in zone urbane o suburbane, in forte pendenza ma anche con percorsi orizzontali. L'importante è che esista un potenziale bacino di utenza e che l'opera non crei doppiopioni con linee di trasporto pubblico già esistenti.

**Un problema affrontato male****Circonvallazione Agno-Bioggio: il re è nudo**

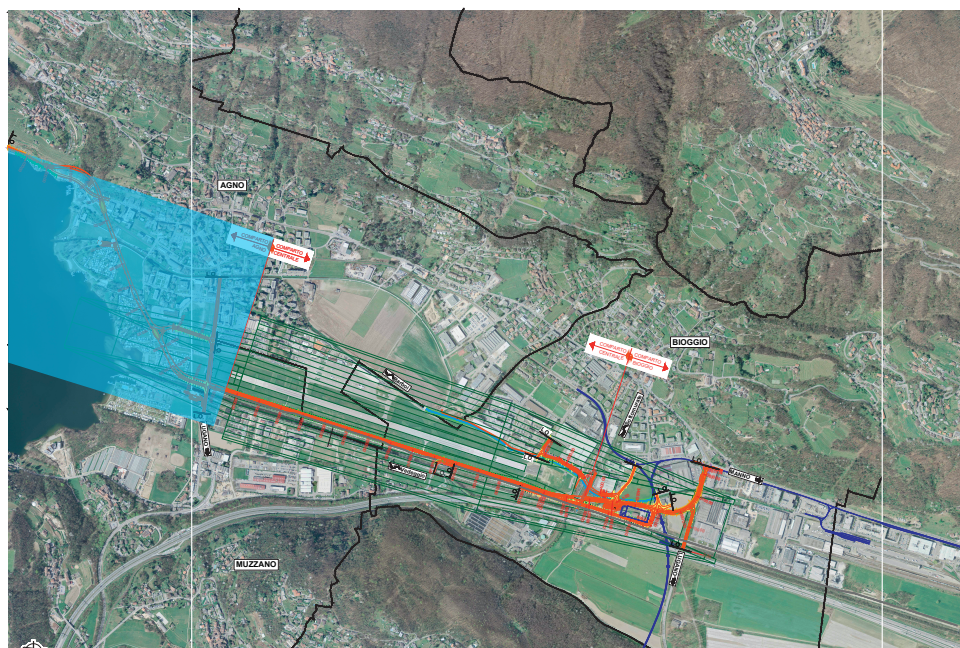
**All'inizio di dicembre il Consigliere di Stato Claudio Zali ha reso noto, con una conferenza stampa, che la circonvallazione Agno-Bioggio non si può fare: costa troppo costruire la galleria a lago in prossimità del golfo di Agno. A quanto pare gli ingegneri che (in 8 000 ore di lavoro fatturate allo Stato) hanno allestito il progetto di massima si sono sbagliati ed i costi stimati nella pianificazione definitiva sono più che raddoppiati, raggiungendo l'astronomica cifra di mezzo miliardo di franchi. Franchi oltretutto interamente a carico dei contribuenti comunali e cantonali, giacché la Confederazione se ne guarda bene dal finanziare un progetto che valuta poco efficace.**

Sarebbe troppo lungo elencare l'intero iter pluridecennale che ha portato alla situazione attuale; volendo fare un riassunto ragionato proporrei come dato fondamentale proprio il rifiuto, nel 2014, da parte della Confederazione, di finanziare il progetto presentato all'interno del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (che non è

quello attuale, perché nel frattempo ci sono state numerose varianti). Rifiuto motivato dal fatto che non migliora la sostenibilità dell'agglomerato, in particolare perché fa concorrenza al Tram-Treno e perché non vi è un buon rapporto fra costi e benefici. In altre parole: la Confederazione vuole che il Tram-Treno (da lei quasi interamente finanziato) serva davvero, con adeguate misure fiancheggiatrici, a drenare una parte crescente degli spostamenti e si rifiuta di investire fondi in infrastrutture che lo «sabotano», incentivando l'uso dell'automobile, per di più molto costose rispetto ai benefici che intendono produrre.

**ATA da sempre critica**

Noi dell'ATA, insieme ai Cittadini per il territorio del Luganese, ci siamo espressi in modo assai critico in più di una procedura di consultazione sulle diverse varianti elaborate, segnalando ciò che secondo noi era sbagliato e proponendo anche soluzioni alternative: dobbiamo purtroppo dire che non siamo stati



La nuova strada corre lungo l'aeroporto e raggiunge Via Lugano, salta il proseguimento interrato nella zona segnata in blu.

© Foto: Dipartimento del territorio

per nulla ascoltati. Ad ogni modo, per noi era ed è indispensabile che un progetto raggiunga i requisiti per venir finanziato dalla Confederazione, non solo per le ovvie ragioni che attengono alla sua qualità, ma anche perché ci domandiamo con che coraggio si possa chiedere ai cittadini dei comuni interessati e di tutto il Cantone di passare alla cassa a causa di errori di impostazione commessi dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese e avallati dalle autorità cantonali e comunali. Purtroppo la reazione alle giuste critiche della Confederazione è stata invece quella (scellerata) di fare a meno dei finanziamenti federali, proseguendo con la pianificazione e sfornando infine il progetto che ora apprendiamo non essere finanziabile (ma non occorre essere profeti per accorgersene già prima).

### Non rispetta né il lago né il fiume

L'immagine a lato illustra la variante scelta nel 2020. L'obiettivo avrebbe dovuto essere quello di togliere il traffico veicolare dal nucleo di Agno e anche dalla zona residenziale-industriale di Bioggio, spostandolo in prossimità del Vedeggio, come indicato. Il più importante difetto del tracciato è secondo noi l'aggiramento del nucleo di Agno in riva al lago invece che in galleria nella montagna (proposta che abbiamo avanzato a più riprese pur non avendola inventata noi). La riva del lago è un importante luogo di svago, di natura, di bellezza e di identità per l'agglomerato, perciò va assolutamente tutelata e non la si tutela certo con il semplice interrimento (e poi si sa, le strade interrate in riva ai laghi hanno il non trascurabile difetto di incontrare la falda freatica e di far lievitare i costi). Il secondo punto critico è il fatto che la nuova strada scorrerebbe allineata all'argine destro del Vedeggio, interferendo con una zona che è diventata anch'essa luogo di svago per i cittadini e che fa parte del «Parco del Vedeggio» inserito nel Piano direttore cantonale. Un fiume che si vorrebbe rinaturare; anche in questo caso soluzioni diverse sono possibili.

### No a una circonvallazione monca

L'errore più grande che si può fare a questo punto è realizzare la «circonvallazione» monca, che non risolve proprio il problema più critico, cioè il traffico attraverso il nucleo di Agno. Occorre invece avere il coraggio di rivedere interamente il progetto e di presentare, all'interno del PAL5 attualmente in elaborazione, una soluzione che rimedi ai problemi più gravi senza far crescere il traffico individuale motorizzato. Da subito bisogna puntare con convinzione sul Tram-Treno che (a parte nuovi sviluppi da parte del DT) si realizzerà a breve: vi è ampio margine per aumentarne la frequenza, ora ogni 15 minuti; va mantenuta la linea di collina e si devono potenziare le misure fiancheggiatrici, quali ad esempio l'offerta di P&R alle stazioni. Non dimentichiamo poi l'obbligo imposto dalla nuova legge federale di creare percorsi ciclabili sicuri per gli spostamenti quotidiani: a questo proposito l'ATA prevede un tunnel ciclabile, utilizzando il cunicolo di sicurezza della nuova galleria del Tram-Treno fra Bioggio e Lugano.

Un programma basato su tali premesse, che dovrebbe oltretutto prendere in considerazione un comparto più ampio rispetto ad Agno e Bioggio, otterrebbe sicuramente l'approvazione e il finanziamento della Confederazione.

Chiara Leporli Abächerli  
Vicepresidente ATA-SI



© Foto: Fabio Bossi

## Nuovo responsabile regionale

Sono cresciuto nel Mendrisiotto e dal 2017 vivo con la mia famiglia a Bellinzona. Sono diventato socio dell'ATA una ventina d'anni fa, quando vivevo nella Svizzera francese. Nei 14 anni trascorsi in Romandia, ho viaggiato spesso e volentieri con i trasporti pubblici, sia per lavoro che nel tempo libero. Di ritorno in Ticino, mi sono confrontato con i problemi viari, ma ho potuto anche constatare i miglioramenti avvenuti nel settore dei trasporti e della mobilità negli ultimi anni. Un'evoluzione che mi ha consentito di vendere la nostra unica auto. Ma questo è stato possibile perché viviamo in una città con una buona rete di trasporti pubblici e di vie ciclabili. Per la nostra famiglia è stato l'inizio di un nuovo modo di pianificare gli spostamenti: non è sempre semplice, ma è un cambiamento attuabile che può anche portare a piacevoli scoperte.

Il mio percorso all'ATA, in qualità di responsabile regionale, è invece cominciato da poco. Come ogni itinerario, anch'esso sarà caratterizzato da discese e salite, da piazze e strettoie, ma sono convinto che sarà un cammino appassionante. Da condividere con i soci e le socie dell'ATA e con coloro che hanno a cuore una mobilità più sostenibile. Buon viaggio a tutte e a tutti in questo nuovo anno!

Fabio Bossi

Più traffico sulle strade del Mendrisiotto

## PoLuMe: i nodi vengono al pettine

**Nelle scorse settimane sui media ticinesi sono apparsi due articoli sulle conseguenze che il PoLuMe potrebbe avere sulla viabilità del Mendrisiotto. Il progetto vuole creare una terza corsia dinamica da Lugano Nord a Mendrisio nelle due direzioni per fluidificare il traffico negli orari di punta.**

Per giustificare il progetto, USTRA Ticino aveva indicato come il 72% del traffico tra Mendrisio e Lugano fosse locale e solo il 28% di transito. Peccato che USTRA Ticino abbia considerato come traffico locale anche quello frontaliero. Ora i nodi vengono al pettine: ATA ha sempre sostenuto che fluidificare il traffico tra Mendrisio e Lugano significa spostare le colonne al mattino alle uscite di Lugano Sud e Lugano Nord e alla sera nel Mendrisiotto, una regione già confrontata con gravi problemi di mobilità e inquinamento atmosferico. Inoltre, USTRA Ticino, con il progetto della corsia dei Tir tra Mendrisio e Chiasso, creerà delle corsie di emergenza di quasi 4 metri, anche queste facilmente utilizzabili come terza corsia dinamica (che si allungherebbe quindi fino a Chiasso).

### Tratti problematici

In modo particolare nel Mendrisiotto sono stati identificati cinque luoghi da bollino rosso con l'apertura del POLUME: Largo Kennedy a Chiasso, i tratti Stabio – Gaggiolo e Novazzano – Brusata, zona stazione di Mendrisio e lo svincolo di Mendrisio. L'USTRA ha presentato per la prima volta i dati dell'aumento del traffico nel Mendrisiotto, dati che preoccupano. Con il Polume ci sarebbe un aumento di ben 1 400 automobili

all'ora nell'orario di punta a Capolago. Questo forte incremento del flusso di traffico provocherà un aumento delle colonne nel Mendrisiotto con il pericolo di bloccare la circolazione nel distretto. USTRA Ticino chiede quindi alla CTRM e al Cantone di intervenire, in modo particolare, sulle strade da Mendrisio alla dogana di Brusata a Novazzano e nell'area della stazione di Mendrisio. Quindi altre strade che porteranno a un ulteriore aumento del traffico, come molti studi a livello internazionale hanno più volte dimostrato.

### La soluzione: niente PoLuMe

Quali sono le possibili soluzioni indicate da Rigamonti, presidente della CRTM? Nel PAM5 verrà dato maggior spazio alla mobilità lenta, con la speranza che qualcuno lascerà a casa l'auto (non pensiamo che le quasi 80 000 auto che entrano ogni giorno in Ticino possano essere sostituite da biciclette). Rigamonti riconosce che purtroppo non ci sono altri progetti per ridurre sensibilmente il numero di automobili e ammette candidamente che una soluzione sarebbe il completamento di Alptransit a sud di Lugano per liberare spazi per il traffico ferroviario dei passeggeri (a dire il vero già adesso c'è spazio su quella tratta per più tracce per i passeggeri). Ci saremmo attesi da parte della CRTM una politica differente: un'opposizione al PoLuMe fino a quando tutti gli studi necessari fossero conclusi in modo da poter valutare gli effetti della terza corsia dinamica e successivamente prendere posizione sul progetto. Purtroppo, davanti alla nuova richiesta di USTRA di studiare delle soluzioni contro l'aumento del traffico nel Mendrisiotto, ci saremmo attesi

anche una reazione differente da quella «istituzionale» di fare i compiti. Giusta sarebbe stata una reazione più coraggiosa di contrapposizione visto che USTRA solamente ora, chissà come mai, mette nero su bianco i disagi che il Mendrisiotto sarebbe costretto a subire, senza ancora indicare, tra l'altro, quali saranno gli effetti nel Luganese al mattino.



L'ATA ha lanciato a livello svizzero il referendum «Ancora più autostrade? Basta!» contro quattro progetti di potenziamento di tratti autostradali: sono state raccolte in poco più di due mesi 100 000 firme! Sarà importante sostenere questo referendum alle urne per impedire ulteriori potenziamenti delle autostrade, tra cui il PoLuMe, in favore di altre politiche che mirano a una mobilità più sostenibile.

Matteo Mombelli, ATA-SI

## 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@ate.ch, www.ata.ch/assicurazioni

### Sezione ATA della Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona  
Tel. 076 443 02 63 (lu-gio, 8-12)  
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:** © febbraio 2024, ATA-SI; 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