

# ATA | BOLLETTINO

Proseguiamo sulla via che porta alla diminuzione del traffico stradale.

La mobilità del futuro



© Foto: Adobe Stock – fotoember

La mobilità sta cambiando

## Autostrade bocciate, adesso lavoriamo per meno traffico

**La decisione popolare di novembre di bocciare sei ampliamenti della rete autostradale per 5 miliardi di franchi rappresenta una fondamentale svolta nella politica della mobilità. Sull'onda di questo successo, la nostra associazione continuerà a impegnarsi per promuovere la mobilità dolce e l'uso dei trasporti pubblici.**

di Bruno Storni

Poco dopo la votazione, abbiamo potuto prendere atto che il traffico passeggeri su ferrovia nel 2023 ha guadagnato in un anno l'1,7% di split modale quando, durante la campagna referendaria, si sosteneva che la ferrovia non avrebbe mai potuto contribuire a decongestionare le strade: si parlava di una crescita di solo il 3% fino al 2050.

È quindi palese che i numeri in gioco per giustificare l'ampliamento delle autostrade non erano corretti; d'altronde proprio dalle statistiche dell'USTRA, che sottolineavano l'aumento delle ore di ingorghi, si poteva leggere che sulle due più importanti strade nazionali (A1 e A2), il traffico nel 2023 era inferiore rispetto al 2018. Anche in Ticino, come potete leggere nell'analisi di Matteo Mombelli, il traffico diminuisce. Perfino gli autosili nei centri ticinesi denotano un calo di utenti, ma si insiste a volerne di nuovi perfino in Città Vecchia a Locarno, già servita da ben tre importanti posteggi.

Altro segnale positivo: nel 4° trimestre del 2024 il traffico passeggeri ferroviario

è aumentato del 5,4% per rapporto all'anno precedente e ha battuto il record del 2019 (nel 2020 c'è stato un forte calo a causa del Covid, quando molti cercavano di evitare i trasporti in comune). In Ticino poi la crescita dal 2019 è stata addirittura del 56%, grazie anche alla messa in servizio della galleria di base del Ceneri.

Ulteriore segnale: le immatricolazioni di nuove automobili sono in calo da anni malgrado la crescita della popolazione; nel 2024 sono scese del 5% per rapporto al 2023, tendenza confermata nel mese di gennaio 2025 con un meno 2,9% rispetto al gennaio 2024.

La mobilità sta cambiando grazie agli investimenti nel trasporto pubblico (TP) e alla mobilità dolce, con lo sviluppo di ciclopiste (malgrado alcune lacune in Ticino) e la grande diffusione delle biciclette elettriche.

Abbiamo crediti votati per 20 miliardi per l'infrastruttura ferroviaria, mentre le vie

ciclabili sono entrate nella Costituzione, quindi andranno promosse con maggior impegno.

Oltre alla diversificazione dell'offerta, dovremo però agire anche sulla domanda. In Svizzera il traffico stradale turistico rappresenta il 25% del totale; sulla A2 e in Ticino è nettamente di più, inoltre abbiamo gli spostamenti di frontalieri e pendolari che sovraccaricano la rete stradale.

Dobbiamo da una parte migliorare i collegamenti ferroviari con la Lombardia e limitare in Ticino i posteggi per pendolari. Nel contempo dobbiamo lavorare sull'offerta turistica incentivando l'uso del TP, ma anche frenando la crescita di strutture d'accoglienza: con airbnb si sta generando una nuova offerta, d'altro canto si sussidiano costruzioni di alberghi e campeggi (vedi glamping), il tutto non fa che aumentare il traffico turistico di punta e conseguenti ingorghi negativi per la qualità di vita per i residenti, ma anche per il turismo medesimo.



Le code sulla A2 non sono sparite, ma il potenziamento del TP ha migliorato la situazione.

© Foto: Dipartimento del Territorio

## Anche per il Ticino i dati dei grafici lo confermano Più trasporto pubblico, meno traffico! Più strade, più traffico

Gli studi a livello internazionale mostrano chiaramente che l'aumento della capacità delle autostrade porta a un aumento del traffico, mentre il potenziamento del trasporto pubblico ha l'effetto contrario. di Matteo Mombelli

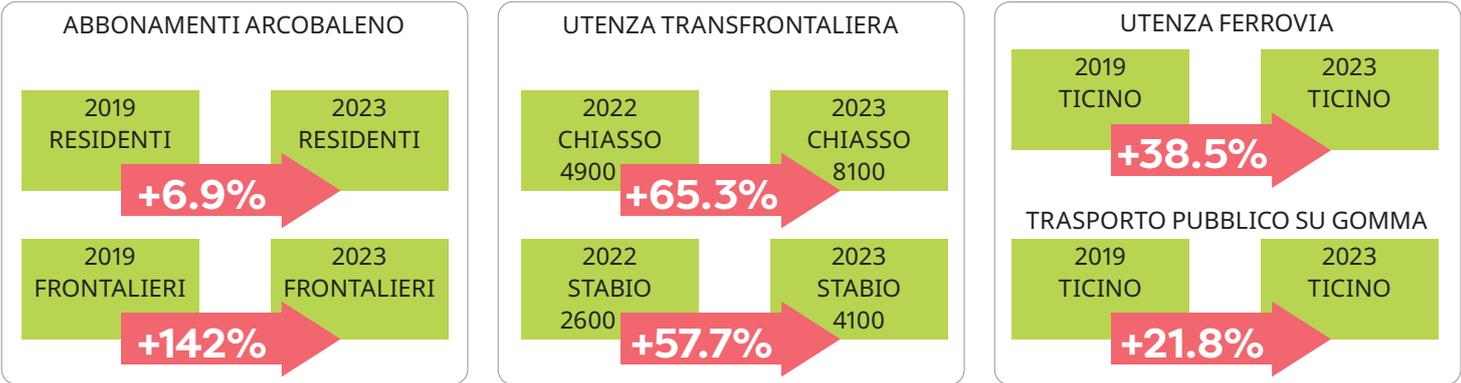
Con l'apertura della galleria ferroviaria del Monte Ceneri, il trasporto pubblico (TP) è stato potenziato. La popolazione ha risposto positivamente a questa nuova offerta. L'utenza è aumentata molto dal 2019 al 2023, come evidenziato dallo studio sulla mobilità 2023 del Dipartimento del Territorio. A livello ticinese, l'aumento è del 38.5% per la ferrovia e del 21.8% per il TP su gomma. Nello stesso periodo, la distanza percorsa dagli utenti del TILO è aumentata del 56%. Il numero di abbonamenti mensili transfrontalieri ha avuto un incremento importante (+142%) e dal 2022

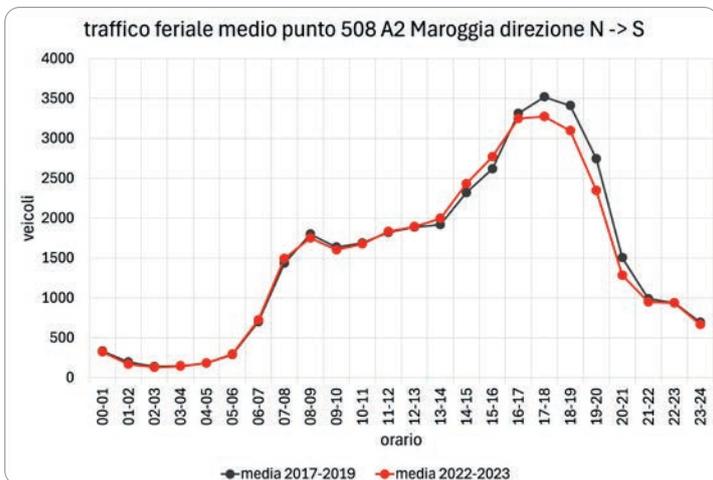
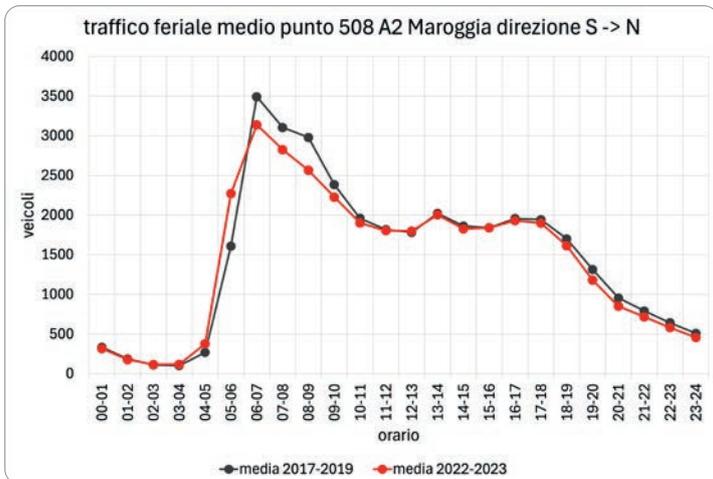
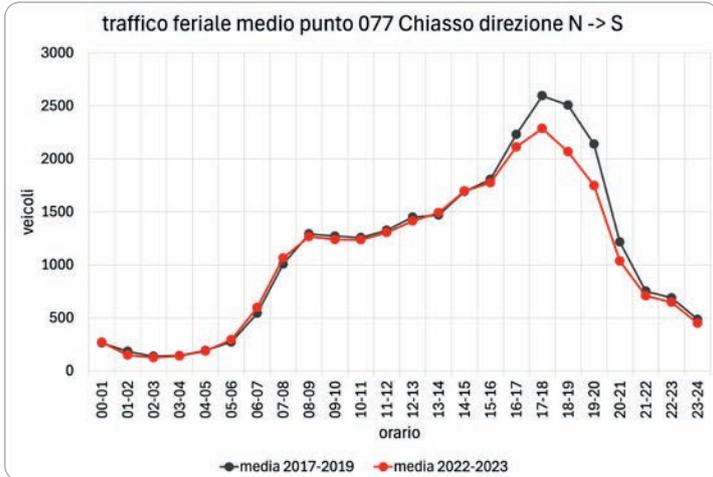
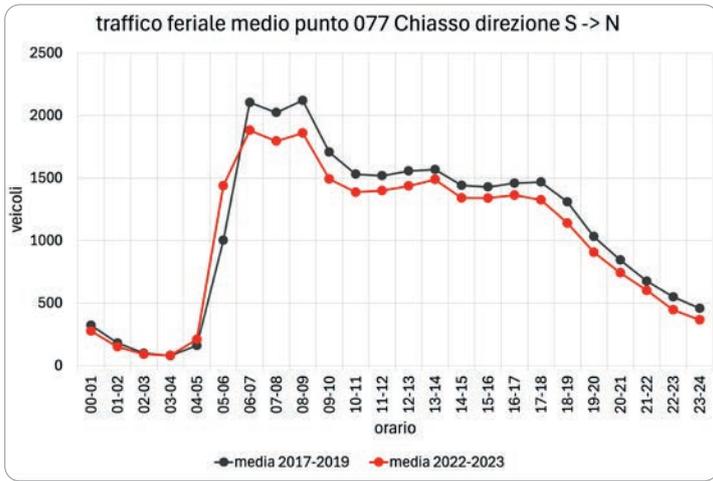
al 2023 nel Mendrisiotto si è osservato un forte aumento dei frontalieri che entrano da Chiasso (+65.3%) e da Stabio (+57.7%) con la ferrovia.

Per verificare come questo potenziamento del TP abbia influenzato la mobilità individuale motorizzata, sono stati analizzati i conteggi sull'autostrada tra Chiasso e Lugano e sono stati confrontati i dati del periodo 2017-19 con quelli del 2022-23. Per questi ultimi due anni i dati sono molto simili. Su tutta la tratta si osserva come il traffico feriale medio, negli orari di punta,

sia diminuito del 10% circa, nonostante nel medesimo periodo il numero di frontalieri sia regolarmente aumentato (di circa 12 000 unità, dal 2017 al 2022). Sulle strade cantonali non si è invece osservato nessun aumento, c'è anzi stata una diminuzione. Questi dati mostrano come il potenziamento del TP abbia portato a una diminuzione del traffico motorizzato e sia una importante soluzione per diminuire il traffico sull'autostrada, da affiancare con altre soluzioni sostenibili, come la mobilità lenta, la mobilità aziendale, il car sharing e le linee di bus transfrontaliere.

### Aumento dell'uso del trasporto pubblico





Fonte dei dati: Osservatorio Ambientale della Svizzera Italiana (OASI), Dipartimento del Territorio

## La pianificazione va ripensata! Piazza Molino Nuovo

Insieme ai Cittadini per il territorio del Luganese, abbiamo inviato al Municipio di Lugano le nostre osservazioni sulla pianificazione di Piazza Molino Nuovo, tema di cui si discute da tempo.

di Chiara Lepori Abächerli

La piazza è al centro di una zona a vocazione residenziale molto centrale, a ridosso d'importanti infrastrutture pubbliche, ottimamente servita dai bus della TPL (in soli 8 minuti si arriva alla stazione ferroviaria). È particolarmente adatta per realizzare la «città a 15 minuti», di cui tanto si parla (ma – a Lugano – ben poco si realizza) e sarebbe anche il luogo ideale per l'insediamento di persone e famiglie senz'auto.

Per queste ragioni l'ATA si oppone al progetto di costruire un autosilo sotterraneo, fortunatamente respinto al mittente dal Dipartimento del territorio, che intende anche salvaguardare la fontana, opera del 1959 degli architetti Tita Carloni e Luigi Camenzind, e il giardino circostante.

Per noi è l'ennesima dimostrazione che il Municipio di Lugano non ha recepito le disposizioni scritte (con la sua preponderante partecipazione!) nel Programma di agglomerato del Luganese (PAL5) e in altri strumenti pianificatori. Tali documenti impongono la riduzione dei posteggi per modificare la distribuzione modale degli spostamenti che ora (e sono parole dell'on. Zali in una recente intervista) è troppo «autocentrica». È l'unico modo per ridurre gli ingorghi e restituire ai Luganesi un po' di qualità di vita.

Oltre all'eliminazione dei posteggi, ora sovrabbondanti e molto invadenti in superficie, le associazioni invitano il Municipio a migliorare subito l'assetto della piazza, restituendo l'acqua alla fontana, sostituendo l'asfalto con una copertura permeabile e realizzando finalmente un collegamento verde da molto pianificato, ma mai attuato. Si tratta di interventi relativamente poco costosi, che gli abitanti si meritano.



Traffico e asfalto non mancano.  
E il verde?

© Foto: Chiara Lepori Abächerli

Un valore aggiunto

## Il Pedibus intergenerazionale

**Un'iniziativa che coinvolge gli adulti di ogni età, inclusi quindi i volontari senior, nell'accompagnamento dei bambini a scuola.**

di Caterina Bassoli

Questo progetto non solo garantisce un percorso a piedi sicuro per i più piccoli, ma crea anche legami significativi tra generazioni, promuovendo uno stile di vita attivo e sostenibile. A trarne beneficio sono tutti coloro che vi partecipano. L'introduzione di accompagnatori senior nel Pedibus offre infatti vantaggi concreti:

- per i bambini: un cammino sicuro e arricchito da preziosi scambi con adulti esperti;
- per gli anziani: un'opportunità per man-

tenersi attivi, sentirsi utili e rafforzare il senso di appartenenza alla comunità;

- per la comunità: si favoriscono la coesione sociale e la mobilità sostenibile, riducendo il traffico intorno alle scuole.

Le testimonianze dei partecipanti confermano la positività del progetto. A Bellinzona, la linea Pedibus di Nocca coinvolge volontari come Elisabetta, che racconta: «Accompagnare i bambini è stata una sfida che mi ha regalato emozioni profonde. Ho scoperto armonia e solidarietà, valori fondamentali per la comunità». Mentre Renato, attivo a Camorino, sottolinea la gioia di condividere



Una bella esperienza per tutte le età.

esperienze con i piccoli partecipanti: «È bello socializzare e creare legami tra generazioni».

Se desiderate unirvi al Pedibus basta contattare il coordinamento locale per ricevere informazioni e formazione. È possibile partecipare in base alla propria disponibilità. Per informazioni: [ticino@pedibus.ch](mailto:ticino@pedibus.ch)

Sul sito web di Pedibus è disponibile il video di Promozione Salute Svizzera: [pedibus.ch/video-di-promozione-salute-svizzera](https://pedibus.ch/video-di-promozione-salute-svizzera)

Ricordiamo infine che l'ATA promuove anche la mobilità sicura per i senior: [mobilitesenior.ch](https://mobilitesenior.ch)

Il Comitato centrale dell'ATA ha presentato le proprie priorità

## Il limite di 30 km/h? Una conquista da difendere

**In occasione della sua annuale conferenza stampa, tenutasi a Berna a inizio gennaio, l'ATA ha esposto le sfide che dovrà affrontare quest'anno.**

Comitato ATA della Svizzera italiana

La votazione sull'ampliamento autostradale del 24 novembre scorso ha segnato una svolta nella politica dei trasporti della Svizzera. Il verdetto delle urne è sinonimo di cambiamenti nell'ambito della mobilità. Una transizione che non è però scontata e per la quale bisognerà impegnarsi ulteriormente.

A livello parlamentare è in corso di elaborazione una proposta di legge volta a rendere più difficile l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h. In alcuni Cantoni sono in preparazione delle iniziative per impedirne l'introduzione. L'ATA si impegnerà perciò anche nel 2025 per far fronte agli attacchi e per mantenere questa preziosa conquista.

La nostra associazione è preoccupata anche per i piani di riduzione dei costi della Confederazione, che potrebbero nuocere al clima e ai trasporti pubblici. Occorrerà quindi vigilare, benché non manchi qualche

segnale positivo, come il fatto che il Consiglio nazionale abbia ripetutamente insistito sul fatto che i servizi ferroviari e di autobus dovrebbero essere esenti dai tagli. Infine, a 10 anni dall'Accordo sul clima di Parigi, l'ATA ravvisa anche un enorme ritardo in termini di protezione del clima. La Svizzera è sempre più indietro: mancano misure coerenti, soprattutto nel settore dei trasporti. Thomas Ruckstuhl, vicepresidente del Comitato centrale dell'ATA e membro del nostro Comitato sezionale, durante la conferenza stampa ha tracciato un bilancio intermedio e ha sottolineato come il ritardo del nostro Paese sia preoccupante, non solo in quanto pericoloso per l'ambiente, ma anche per una questione di credibilità. Senza misure ambiziose nel settore dei trasporti, non sarà possibile, a suo dire, raggiungere i nostri obiettivi climatici, che abbiamo sottoscritto con l'Accordo di Parigi: né quelli nazionali, né



© Foto: Fabio Bossi

quelli globali. Dopo l'importante successo del 24 novembre, l'ATA continuerà perciò a battersi per una politica dei trasporti sostenibile, mantenendo in cima alla lista delle priorità i tre temi citati in precedenza.

Per approfondire: [ata.ch/stampa/priorita-per-il-2025-velocita-30](https://ata.ch/stampa/priorita-per-il-2025-velocita-30)

### → 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](mailto:ata@ata.ch), [ata.ch](https://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.)  
[eco@ate.ch](mailto:eco@ate.ch), [ata.ch/assicurazioni](https://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](mailto:info@ata-ti.ch), [ata.ch](https://ata.ch)

#### Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

Via San Felice 14A, 6833 Vacallo  
Tel. 076 801 16 51, [ticino@pedibus.ch](mailto:ticino@pedibus.ch), [pedibus.ch](https://pedibus.ch)

#### Impressum

© marzo 2025, 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](mailto:ata@ata.ch)).

Redazione: Fabio Bossi e comitato ATA-SI.  
Grafica: Corporate Design ATA.

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