

ATA | BOLLETTINO

La mobilità
del futuro



Il luogo in cui (non) dovrebbe sorgere l'enorme rotonda.

© Foto: Chiara Lepori Abächerli

L'ATA-SI ricorre al Tribunale federale

Un progetto stradale sbagliato e smisurato

Innanzitutto, una buona notizia: il Tribunale federale, malgrado l'opposizione del Consiglio di Stato e dei Municipi di Lugano, Porza e Canobbio, ha concesso l'effetto sospensivo al nostro ricorso contro il progetto stradale di via Ciani - via Sonvico, ritenendo d'interesse pubblico la salvaguardia dello spazio fluviale dal nefasto impatto della grande rotatoria stradale progettata.

di Chiara Lepori Abächerli

Ma passiamo subito a esporre - in estrema sintesi - le ragioni che ci hanno spinto a ricorrere alla massima istanza giudiziaria, decisione che non abbiamo certo preso a cuor leggero. Innanzitutto il progetto stradale, che riguarda il riassetto del sistema viario dall'uscita della galleria Vedeggio-Cassarate allo stadio di Cornaredo, risulta particolarmente invasivo e rovina inutilmente il paesaggio. In particolare abbiamo contestato la grande rotonda sul Cassarate (4 corsie e 61 m di diametro) posata proprio sopra il fiume, inclusa la pista ciclabile sovrelevata (estremamente costosa e disfunzionale, quando la si potrebbe far passare semplicemente al livello del suolo) e la nuova strada a quattro corsie che dovrebbe convogliare il traffico da via Ciani a via Trevano (chiamata «via Stadio»), lunga 285 m e che attraversa proprio nel mezzo la superficie dedicata allo sport. Eppure uno studio che abbiamo fatto eseguire dimostra che è possibile rinunciare alle due opere senza compromettere la viabilità del comparto Lugano Nord (e spendendo

meno)! È altresì importante osservare come l'enorme rotonda sul fiume si ponga in contrasto con il progetto di riqualifica e rinaturazione del fiume Cassarate, dal piano della Stampa alla foce, chiamato anche «Parco fluviale» o «Raggio verde». Per il lotto 1, che va da Ponte di Valle allo Stadio, sono già stati stanziati 12,6 milioni di franchi; difficile credere o far credere che un «ecomostro» dal diametro di 61 metri, sopra il quale si prevede un traffico di grosso modo 30 mila veicoli al giorno, con relativo rumore e inquinamento, possa in qualche modo integrarsi in un (bel) progetto di rinaturazione e restituzione delle sponde del fiume alla popolazione!

Le ragioni giuridiche «forti» che ci fanno sperare in una sentenza favorevole sono due: la copertura del fiume (di per sé vietata dalla Legge federale sulla protezione delle acque) e la procedura attuata per adottare il progetto, criticabile perché non rispetta la legislazione federale. Quello che ci ha particolarmente stupiti,

in questa vicenda, è stato l'atteggiamento del Municipio di Lugano che (ma non è sempre stato così) ha accettato una strada di scorrimento attraverso un terreno di sua proprietà: la progettazione della «via Stadio» rende perfino difficile inserire nel comparto la pista di atletica, la cui domanda di costruzione è stata appena pubblicata. C'è da chiedersi quale proprietario privato accetterebbe una penalizzazione così grave dei propri interessi. Dovessimo vincere il ricorso faremmo di fatto l'interesse della città.

Ci dedichiamo a Cornaredo da più di due decenni: nel 2001 abbiamo ritirato il ricorso contro la galleria Vedeggio-Cassarate (decisione di cui, col senno di poi, ci pentiamo) credendo in buona fede che sarebbe stata attuata una serie di misure fiancheggiatrici incisive, in favore delle quali le autorità si erano impegnate e che invece non sono state messe in atto. Se occorresse un'ulteriore prova del fatto che più strade portano a più traffico, la galleria aperta dieci anni fa ne è un esempio da manuale!

Una breve analisi

Cosa succede nel traffico merci su rotaia?

È passato pressoché inosservato in Ticino il Rapporto sul trasferimento del traffico merci 2021-23, che la Confederazione pubblica ogni due anni, come d'altronde prevede la Legge sul trasferimento del traffico merci. Eppure si tratta di un problema di grande importanza per il nostro Cantone, da sempre via delle genti e di somieri e diventato, con l'avvento della motorizzazione, Cantone corridoio di massa europeo.

di Bruno Storni

Oltre all'evoluzione del traffico merci su strada e ferrovia attraverso le Alpi, il rapporto espone i dati sull'inquinamento atmosferico e fonico lungo l'asse del San Gottardo, quindi fino a Chiasso. Stessa sorte per il rapporto Monitoraggio dell'Asse del San Gottardo – fase B, che presenta e analizza gli effetti della nuova infrastruttura di trasporto Alptransit sul territorio attraversato, e quindi anche nel nostro Cantone.

Troppa carne al fuoco per il poco spazio a disposizione: cerco perciò di sintetizzare alcuni interessanti aspetti partendo dal rapporto sul trasferimento, che evidenzia – come tutti sanno – che ancora nel 2023, con circa 900 000 passaggi attraverso le Alpi, non abbiamo raggiunto l'obiettivo dei 650 000 passaggi, previsto per il 2018, sebbene le tre gallerie di base e il corridoio 4 metri siano in esercizio dal 2021. Negli ultimi anni si assiste a una diminuzione del trasporto merci, sia su strada che su ferrovia, con la ferrovia che perde di più, ma mantiene una quota parte del 73%. Diminuzione che viene giustificata con la crisi economica in Germania e in Italia. Ma non è una novità: è dal 2008 che la crescita rallenta e nel 2023 abbiamo avuto di nuovo i livelli del 2008.

Eppure la Confederazione insiste e, nelle Prospettive di traffico 2050, prevede ancora una crescita del 39% del trasporto merci in Svizzera. Nel Rapporto sul trasferimento del traffico merci si risponde al mio postulato, che chiedeva di rivedere gli scenari di sviluppo del traffico merci attraverso le Alpi, che hanno portato a riservare 260 tracce al giorno per i treni merci al Gottardo, delle quali circa 140 non utilizzate. Ebbene, seppur ridimensionata, l'ipotesi di crescita rimane con un massimo per lo scenario alto del 45% e un aumento della quota parte ferroviaria fino all'80%. Ciò vuol dire che sulla strada rimarrebbe circa l'80% del traffico attuale. Mentre per lo scenario basso si ipotizza un +15% fino al 2030 e poi nulla di più fino al 2050. Vedremo, ma dubito molto che arriveremo al +15% nel 2030.

Il trasporto stradale gode ancora di importanti vantaggi, a cominciare dalla Tassa sul traffico pesante (TTPCP), che non è stata adattata all'inflazione, come prevedevano gli accordi con l'UE, e che oggi costa in termini relativi meno di quando era stata introdotta. La proposta commissionale di compensare completamente il rincaro è stata bocciata. Per dare

un'idea: un camion da Chiasso a Basilea (285 km, 57 km di gallerie 19 km di ponti) paga in media 285 franchi, mentre per i 13 km del tunnel stradale del Frejus il medesimo camion paga 390 €.

Dal rapporto Monitoraggio dell'Asse del San Gottardo – fase B, vediamo invece con piacere che l'analisi dei 5 punti di carico merci ferroviario in Ticino rileva un importante sviluppo di quasi 100 000 unità/anno dal 2012 nel traffico combinato non accompagnato. In particolare, il terminale di Cadenazzo ha visto un'importante crescita. Ciò vuol dire che anche in Ticino abbiamo un trasferimento sulla ferrovia, forse spinto dai molti centri logistici che sono stati realizzati, ad esempio quello della Posta a Cadenazzo.

Segnali contrastanti perché, dei circa 680 000 camion che ancora attraversano il Gottardo, la metà è traffico interno o import export, segmenti nei quali la ferrovia (malgrado Alptransit) ha perso mercato, contrariamente al traffico di transito ormai al 90% su rotaia.



**Traffico merci:
una questione che tocca da vicino il nostro Cantone.**

© Foto: Fabio Bossi

L'USTRA non esce dal circolo vizioso

Le ricerche mostrano che più strade portano a più traffico

L'USTRA ignora studi a livello internazionale che mostrano chiaramente come ogni ampliamento della capacità autostradale implica un aumento del traffico, sia a corto che a lungo termine, e dunque non è una soluzione per evitare le congestioni del traffico.

di Matteo Mombelli

Il traffico tra Mendrisio e Lugano è congestionato al mattino e nella direzione opposta la sera. L'Ufficio federale delle strade (USTRA), di fronte a questa situazione, e come unica soluzione, propone il PoLuMe (Potenziamento Lugano Mendrisio), un progetto che vuole aumentare la capacità dell'autostrada introducendo una terza corsia dinamica.

Gli scenari utilizzati dall'USTRA, per calcolare l'aumento del traffico nel futuro, sono discutibili in quanto prevedono un aumento fino a raggiungere una cifra di 100 000 frontalieri e non tengono conto, ad esempio, dell'invecchiamento della popolazione, che porta a una diminuzione della mobilità. Non considerano nemmeno che un aumento della capacità dell'autostrada implica già di per sé un aumento del traffico: è strano che l'USTRA non ne tenga conto nelle sue valutazioni.

Un semplice modello presentato in più studi, che descrive l'uso delle autostrade da parte degli automobilisti, mostra che esso si basa su una semplice regola economica dell'offerta e della domanda: l'aumento dell'offerta (aumento della capacità dell'autostrada) porta a una diminuzione del costo del viaggio (in modo particolare diminuisce il tempo di percorrenza), che causa un aumento della domanda (che porta a un maggior traffico e quindi si ritorna alla situazione di congestione iniziale) e a questo nuovo aumento si risponde con un aumento dell'offerta... il gatto che si morde la coda.

Molti studi a livello internazionale indicano che sia a corto termine sia a lungo termine il traffico aumenta in modo tale che i problemi legati agli ingorghi non vengono risolti e il potenziamento non porta alla diminuzione del traffico sulle altre strade: nel complesso il traffico aumenta.

L'aumento della capacità dell'autostrada tra Mendrisio e Lugano non porterebbe perciò a nessun miglioramento e in pochi anni ci ritroveremo nella medesima situazione. Inoltre, l'aumento del traffico a fine pomeriggio, che sarebbe altresì concentrato in un intervallo di tempo più



© Foto: Adobe Stock – festfotodesign

corto a causa dell'aumento della capacità autostradale (più veicoli all'ora), porterebbe alla paralisi del Mendrisiotto. Infatti l'USTRA, che ammette il problema, ha promosso un gruppo di lavoro per studiare come risolvere diversi colli di bottiglia verso il Gaggiolo, presso Largo Kennedy a Chiasso, a Mendrisio e verso i valichi di Novazzano. Facciamo notare che questo aspetto è stato sollevato più volte anche da noi, ma l'USTRA non ci ha mai dato una risposta soddisfacente, anzi ha nascosto il problema. Finora l'USTRA non ha indicato quale sarà la situazione al mattino nel Luganese, ma possiamo immaginarci uno scenario simile, con maggiori ingorghi agli svincoli di Lugano Sud e Lugano Nord. E la città di Lugano è già prossima al livello di saturazione.

Un approccio, che ha portato a una diminuzione del traffico in più città e regioni, consiste nel far pagare i costi derivanti dalle congestioni a chi li causa. L'introduzione di costi per l'utilizzo delle autostrade, fissi o dipendenti dal momento in cui si viaggia (maggiori nei periodi di punta), o in funzione del numero di persone nell'automobile (costo minore per un'occupazione maggiore), hanno portato a una diminuzione del traffico. A Londra l'introduzione di una tassa sulle autostrade maggiormente congestionate ha portato a un aumento del 17% della velocità media e a una diminuzione del 30% del tempo in colonna e si è osservato un uso maggiore del trasporto pubblico, una condivisione dell'auto, un uso di percorsi alternativi oppure un

cambiamento dell'orario del viaggio. La tassa di collegamento – già approvata in votazione popolare ma mai messa in atto e che ora il Cantone ha intenzione d'introdurre – è un modo per far pagare il costo delle congestioni autostradali a chi ne è la causa. La tassa dovrebbe essere estesa a tutti i posteggi, sia di aziende ed enti pubblici sia a quelli dei centri commerciali che sono inseriti nel piano direttore come grandi generatori di traffico, malgrado la recente proposta del Consiglio di Stato di esentare i centri commerciali (che non approviamo). Quanto raccolto, come indicato dal Cantone, sarà usato per soluzioni che contribuiscano a una diminuzione del traffico, come lo sviluppo della mobilità aziendale, il miglioramento delle infrastrutture per la mobilità lenta, l'incremento dei posteggi per la mobilità combinata. L'introduzione del principio di far pagare il costo degli ingorghi è una soluzione che permette di rompere il circolo vizioso dell'aumento dell'offerta di strade e della domanda di mobilità.

Dobbiamo quindi dire NO all'ampliamento smisurato delle autostrade, in generale e quando ne avremo l'occasione votando sul referendum nazionale a novembre (ma di questo v'informeremo più compiutamente nel prossimo Bollettino ATA), in quanto non risolve i problemi, ma porta solamente a un ulteriore aumento del traffico e in pochi anni ci si ritroverà nella medesima situazione iniziale: ingorghi.

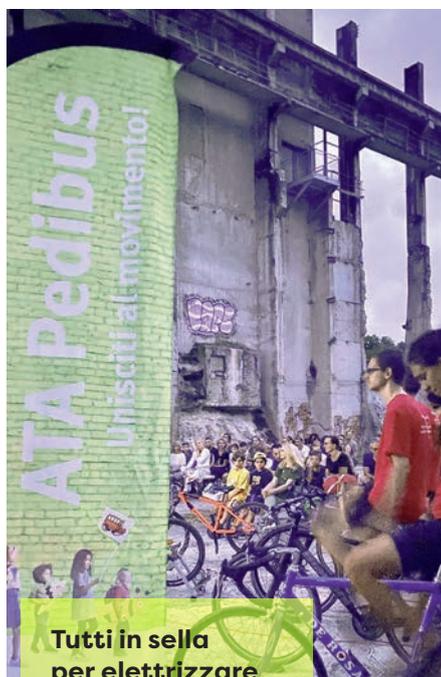
La nostra sezione è attiva su più fronti

Una presenza discreta, ma efficace ed apprezzata

I prossimi mesi saranno particolarmente intensi per la nostra associazione, soprattutto a livello organizzativo. Non mancheranno infatti gli impegni sul territorio, con proposte di vario tipo e rivolte a tutte le generazioni. Senza dimenticare il NO da blindare nelle votazioni di novembre.

di Fabio Bossi

A livello cantonale, segnaliamo anzitutto il ritorno del **Ciclocinema Tour**. Le serate all'inssegna del cinema all'aperto sono tutte in calendario a fine agosto: **il 29 a Caslano, il 30 al Parco delle Gole della Breggia e il 31 a Melano**. Per ulteriori informazioni sull'unico cinema che funziona (e si sposta) a pedali: pedibus.ch/it/ciclocinema-tour-2024



Tutti in sella per elettrizzare le serate estive ticinesi.

© Foto: ATA

Sabato 7 settembre, l'ATA sarà invece presente al Greenday di Bellinzona con **uno stand Pedibus**. Ricordiamo inoltre che il 2024 coincide anche con i 25 anni di Pedibus! Potete quindi già annodarvi la data di sabato 9 novembre, giorno in cui si festeggerà questo compleanno presso il Parco delle Gole della Breggia. Infine, segnaliamo i primi passi, o meglio le prime... pedate, del progetto Bicibus in Ticino, grazie a due linee ufficiali disponibili a Bellinzona: mobilita-scolastica.ch/bicibus

Sempre nell'ambito della mobilità per i più giovani, presto si rimetteranno in marcia anche numerose linee di Pedibus: il 2 settembre riapriranno infatti le scuole di tutto il Ticino. Un motivo in più per guidare con prudenza e rispettare i limiti di velocità, soprattutto in prossimità delle aree scolastiche: percorso-casa-scuola.ch

Ricordiamo inoltre l'importanza delle votazioni autunnali per le questioni ambientali. Il **22 settembre si voterà infatti sull'iniziativa riguardante la biodiversità**, mentre il 24 novembre si dovrà decidere sul potenziamento delle strade nazionali.

L'ATA Associazione traffico e ambiente è una delle organizzazioni partner e sostiene quindi l'iniziativa volta a garantire la biodiversità nel nostro Paese, dove circa la metà degli spazi vitali naturali è in pericolo e un terzo delle specie animali e vegetali è minacciato o già estinto! Solo una natura in buona salute garantisce acqua pulita, cibo sano e protezione dalle catastrofi naturali.

Per ulteriori informazioni: iniziativa-biodiversita.ch

La votazione di novembre tocca invece ancor più da vicino la nostra associazione, che aveva lanciato il referendum e che ora, affiancata da un'ampia alleanza, tenterà d'impedire lo smisurato ampliamento autostradale. In questo Bollettino ATA trovate tra l'altro un articolo riguardante il PoLuMe – che non fa parte dei sei progetti in votazione, che costeranno circa 5,3 miliardi di franchi – ma che ben illustra la sconsideratezza di questo tipo di lavori. Su questa votazione ritorneremo ovviamente nel Bollettino ATA di novembre.

Per ulteriori informazioni: ampliamento-autostradale-no.ch

Se desiderate aiutarci durante la campagna referendaria potete scrivere al nostro segretario: info@ata-ti.ch

Facendo un passo indietro, segnaliamo invece che lo scorso mese di giugno, durante l'Assemblea dei delegati tenutasi a Delémont, **Thomas Ruckstuhl è stato eletto nel Comitato centrale** dell'ATA, dove rivestirà la carica di vicepresidente. Prende il posto di Bruno Storni che, come previsto dagli statuti dell'associazione, ha dovuto lasciare il suo posto dopo 12 anni. Il comitato cantonale coglie questa occasione **per ringraziare Bruno per il lavoro svolto e le proposte portate avanti durante il suo mandato** in seno al Comitato centrale, e si congratula con Thomas per il nuovo incarico augurandogli un buon lavoro e tante belle soddisfazioni. Anche questa è un'ulteriore testimonianza del buon lavoro svolto dalla nostra sezione, nonché un riconoscimento dell'impegno dei nostri membri di comitato, sia a livello nazionale che cantonale.

→ 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

Assicurazioni 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

© agosto 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: Fabio Bossi e comitato ATA-SI.
Grafica: Corporate Design dell'ATA.

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