

ATA|BOLLETTINO



© Foto: Chiara Lepori Abächerli

Buone notizie da Lugano

Cornaredo Sud: una svolta positiva, anche se...

I lettori ricorderanno che nell'agosto dell'anno passato avevamo fatto opposizione contro la domanda di costruzione relativa alla parte meridionale del Polo sportivo e degli eventi, dove sorgerà la nuova pista di atletica.

L'opposizione era motivata essenzialmente dal fatto che il progetto comprendeva, nello spazio adiacente al muro del cimitero e alle scuole della Gerra (che nell'ingannevole rendering del PSE era illustrato come verde e alberato), ben 56 posteggi.

Dopo l'incontro di conciliazione, avvenuto il 26 novembre 2024, il Municipio ha modificato il progetto, riducendo i posteggi a 26 e spostandoli lungo via Ciani, in modo da poter creare, fra il cimitero e le scuole, un piccolo parco con una quarantina di alberi ad alto fusto. La realizzazione di questa seppur piccola oasi verde è un risultato molto importante, perché si tratta dell'unico spazio pubblico del comparto di cui potrà fruire liberamente tutta la popolazione, in particolare i bambini delle scuole della Gerra e i loro genitori, gli abitanti del quartiere, ma naturalmente anche i giovani atleti e i loro accompagnatori. Specialmente nelle estati assolate, un luogo così sarà una vera benedizione.

Altro risultato positivo è che i posti per biciclette saranno aumentati. Resta invece

il fatto che, secondo noi, 26 parcheggi sono ancora troppi, considerato il forte traffico che affligge il quartiere e tutta la città, l'ottima frequenza dei mezzi pubblici e la necessità di educare i giovani ad una mobilità davvero sportiva e sostenibile; tanto più che nella zona ci sono e sono progettati tanti altri posteggi.

Date queste premesse, ed esaminato anche il preavviso cantonale del 1° ottobre 2025 (che purtroppo non entra nel merito delle nostre argomentazioni), abbiamo deciso di ritirare l'opposizione. Non ce la siamo sentiti di presentare un ricorso, sia perché dei risultati positivi li abbiamo comunque ottenuti, sia perché non abbiamo la certezza che la ulteriore riduzione dei posteggi, sebbene assolutamente in linea con i Programmi d'agglomerato e con il Piano direttore comunale, regga davanti ai tribunali. In generale, l'ATA ricorre solo quando il tema è davvero di grande rilevanza e/o quando le prospettive di riuscita appaiono buone. Così abbiamo fatto per il progetto stradale via Ciani – via Sonvico, per il quale attendiamo con trepidazione il

verdetto del Tribunale federale.

Rimane una domanda: non sarebbe stato molto meglio per tutti se il Municipio avesse pianificato il comparto in questo modo fin dall'inizio, evitando un considerevole investimento di tempo sia da parte dei funzionari comunali che della nostra Associazione? Vien da dire che per fortuna la legge statuisce il diritto di ricorso per le associazioni.

Altro tema è poi la necessità di mettere finalmente in pratica le indicazioni contenute nei Programmi di agglomerato e nel Piano direttore comunale, dove la diminuzione dell'offerta di posteggi è una misura cruciale per ottenere una ripartizione modale degli spostamenti in cui la quota dei veicoli individuali motorizzati diminuisca per cedere il passo alla mobilità dolce e al trasporto pubblico. Ma su questo tema, come sulla bocciatura del pur moderato progetto di estensione delle zone 30, ci ripromettiamo di ritornare in uno dei prossimi Bollettini ATA.



Chiara Lepori Abächerli

La base scientifica c'è già

Gli ampliamenti delle strade non risolvono le congestioni del traffico!

I fautori dell'ampliamento delle autostrade, cavalcando il rapporto dell'Istituto per la pianificazione della mobilità e i sistemi di trasporto dell'ETH di Zurigo, sostengono che lo studio scientifico certifica che il potenziamento delle autostrade è necessario.

Ma è veramente uno studio scientifico? No, purtroppo no, si tratta solamente di una valutazione tecnica per stabilire le priorità degli interventi e per coordinarli!

Uno studio scientifico parte da una domanda di ricerca. Per esempio: l'ampliamento delle autostrade risolve le congestioni sulle strade? A questa domanda molti studi giungono alla medesima risposta: l'ampliamento permette di risolvere gli ingorghi nei primi anni, ma la nuova offerta di mobilità causa un aumento del traffico e si arriva in tempi brevi nuovamente in situazioni di saturazione.

Oppure un'altra domanda interessante: come dobbiamo cambiare la mobilità in Svizzera se si vogliono raggiungere gli obiettivi di azzeramento delle emissioni di CO₂ per il 2050?

Leggendo il rapporto dell'ETHZ si capisce bene che non esiste nessuna domanda di ricerca. Infatti, non si tratta di uno studio scientifico. È solamente un rapporto tecnico con lo scopo di definire le priorità dei vari progetti in tre ambiti differenti (autostrade, ferrovia e agglomerati). Priorità definite in base a criteri di valutazione che permettono di gerarchizzare i vari progetti e di valutare le interdipendenze e le interazioni tra i vari interventi. L'Istituto ha stilato un rapporto in base alle richieste politiche del Consigliere federale Albert Rösti che, non rispettando la volontà popolare, ha chiesto al Politecnico di rivalutare i progetti che la popolazione ha bocciato lo scorso 24 novembre.

È ancora più incomprensibile che uno studio del Politecnico di Zurigo, rinomato istituto a livello mondiale, non consideri i

risultati delle ricerche scientifiche fatte in passato sull'ampliamento delle strade e riproponga, in barba alla volontà popolare, di nuovo i progetti rigettati in votazione. Ci sarebbero aspetti, piuttosto, uno studio per trovare delle alternative che rispondessero a una semplice domanda: quali interventi si possono proporre come alternativa ai sei progetti respinti dalla popolazione? Ma questo, ovviamente, non era il mandato politico.

Da un punto di vista politico e dello spreco di denaro pubblico, è inaccettabile che nel mandato venga ignorata la volontà popolare e non siano stati nemmeno considerati gli obiettivi degli accordi di Parigi per la diminuzione delle emissioni di CO₂, che la Svizzera ha sottoscritto. Un fatto grave che deploriamo. Approfittare inoltre del nome dell'ETHZ per «provare scientificamente» la necessità degli interventi ci lascia allibiti. L'onestà intellettuale è cancellata a favore della pericolosa commistione tra scienza e politica, che in Svizzera pensavamo di non dover vedere. Molti politici, anche ticinesi, favorevoli all'ampliamento delle autostrade, approfittano di questo «studio scientifico», mentre ignorano studi veramente scientifici come quelli che mostrano le gravi conseguenze dell'uso dei combustibili fossili, o quelli che certificano le conseguenze nefaste della forte perdita della biodiversità per la vita sulla Terra. O ancora, e mi ripeto, che ci sono soluzioni alternative per i problemi delle congestioni delle strade.

ATA e altre associazioni si incontreranno a breve per affrontare assieme la questione, che ci terrà occupati nei prossimi due anni, prima che il PoLuMe passi alle Camere federali.



Matteo Mombelli

A quasi un anno di distanza dal NO scaturito dalle urne, le questioni aperte non mancano.

Firmi ora l'appello

ata.ch/appello

© Foto: ATA - Studio Albatros



Il momento conviviale che ha concluso l'evento.

© Foto: Nadège Gruber (ATA NE)

Una sfida possibile

E se accantonassimo l'auto?

Prendendo spunto da un'iniziativa lanciata a La Chaux-de-Fonds in settembre, torniamo su un tema caro all'ATA: vivere senz'auto. Sempre più persone decidono di rinunciarvi, mentre altri ancora esitano o si mettono alla prova, anche grazie a sfide come quella proposta nella città neocastellana.

Iniziamo proprio da settembre, il mese in cui dal 2000 viene celebrato il World Car Free Day. Il giorno esatto è il 22 e l'obiettivo è semplice: non usare l'auto per 24 ore, privilegiando trasporti pubblici e forza muscolare (andando a piedi o in bici).

Rinunciare al proprio veicolo per periodi più lunghi è però più difficile. Per questo nascono iniziative come quella della città orologiera: la sezione cantonale dell'ATA, un'impresa locale e la città hanno lanciato la sfida «Mobilità attive», invitando i cittadini a sostituire per un mese l'auto con bici o mezzi pubblici, per riflettere sulle proprie abitudini di mobilità e favorirne il cambiamento.

I partecipanti hanno ricevuto un abbonamento mensile per due zone e l'accesso gratuito alle bici elettriche di Velospot o Torks. Da notare che la sfida mensile era fondata sulla fiducia e non sulla costrizione.

E infatti, tra i 66 partecipanti, non tutti sono riusciti a rinunciare completamente all'auto, segno che le difficoltà non dipendono solo dalla volontà. Tra gli ostacoli, sono stati menzionati gli orari dei mezzi pubblici, non sempre compatibili con quelli di lavoro (soprattutto se irregolari), il clima rigido del Giura neocastellano e la percezione d'insicurezza in città, quando si va in bici. L'auto resta spesso più comoda, sebbene costosa. Inoltre, soprattutto per

gli anziani, cambiare mezzo può essere complicato per via dei tempi ristretti nelle coincidenze.

Alcuni fanno distinzione tra spostamenti professionali e per il tempo libero: i primi risultano più facili da organizzare senz'auto. Tuttavia, i viaggi con i trasporti pubblici sono percepiti come più lunghi, richiedono una maggiore organizzazione e sono considerati ancora troppo cari. D'altro canto, muoversi senz'auto permette spostamenti più rilassanti, la possibilità di conversare con altri viaggiatori o di dedicarsi ad altre attività durante il tragitto.

Un giovane adulto, dichiaratamente favorevole all'auto, ha osservato come le città stiano progressivamente scoraggiando l'uso del veicolo privato, riducendo i parcheggi o complicando i percorsi per il traffico motorizzato. Ha però apprezzato il carattere propositivo della sfida, che invita a cambiare abitudini senza imporre divieti, contribuendo così a una graduale trasformazione culturale.

Insomma, anche se abbandonare l'auto non è alla portata di tutti, iniziative come quella di La Chaux-de-Fonds rappresentano un passo avanti: qualcuno (in più) ha raccolto la sfida e, forse, in futuro compirà il passo successivo. Con il nuovo anno ormai alle porte, perché non inserire

l'opzione «vivere senz'auto» tra i buoni propositi per il 2026?

Visto il successo dell'iniziativa, a La Chaux-de-Fonds si pensa già a una seconda edizione il prossimo anno. Ein Ticino, quando vedremo qualcosa di simile?



Fabio Bossi

Alcuni dati

Stando ai dati riportati dall'Ufficio federale di statistica (UST), tra il 2000 e il 2024, il parco veicoli stradali a motore (esclusi i ciclomotori) è aumentato del 42%, raggiungendo i 6,5 milioni di unità. Di tutti questi veicoli, circa i tre quarti sono automobili. Ciò equivale a oltre la metà degli abitanti del nostro Paese! Se tutte queste auto venissero messe in fila, coprirebbero una distanza pari alla metà della circonferenza della Terra. Nello stesso periodo i motoveicoli sono aumentati del 64% e i veicoli leggeri per il trasporto di cose del 92%.



© Foto: Fabio Bossi

Sicurezza stradale in Ticino

RoadCross Svizzera amplia i suoi servizi

La Fondazione RoadCross Svizzera amplia il suo programma di prevenzione ed è ora attiva anche in Ticino.

di Thomas Ruckstuhl

Per la prima volta vengono offerti eventi in lingua italiana per adolescenti e giovani adulti, la fascia d'età più colpita da incidenti stradali gravi e mortali. Gli eventi interattivi sensibilizzano i partecipanti sulla necessità di riconoscere i rischi, riflettere sul proprio comportamento e assumersi le proprie responsabilità.

Da oltre 20 anni, RoadCross Svizzera si impegna per la sicurezza stradale dei giovani. Con circa 400 eventi all'anno nella Svizzera tedesca e francese, la Fondazione raggiunge fino a 15 000 adolescenti e giovani adulti. Questo collaudato pro-

gramma è ora offerto anche in Ticino nelle scuole medie superiori, adattato alle caratteristiche linguistiche e culturali della regione.

La necessità di tali programmi si deduce dalle statistiche: in Svizzera, negli ultimi cinque anni, in media ogni anno, 603 giovani di età compresa tra i 16 e i 24 anni sono rimasti gravemente feriti e 29 hanno perso la vita. Si tratta della fascia d'età più colpita da incidenti stradali. Queste cifre mostrano chiaramente quanto sia urgente adottare misure preventive per questa fascia d'età.



© Foto: livelab

Per informazioni sulla prevenzione e sulle relative lezioni, è possibile contattare il responsabile in Ticino, Thomas Ruckstuhl, via e-mail a prevenzione@roadcross.ch o al numero 079 234 87 16.

RoadCross Svizzera si impegna anche a livello politico per una maggiore sicurezza stradale e sostiene le vittime di incidenti stradali con consulenze gratuite. La helpline è raggiungibile via e-mail all'indirizzo helpline@roadcross.ch. roadcross.ch/it/



Pedibus

Una presenza capillare in tutto il Ticino

Forse l'avrete notata anche voi, nelle scorse settimane, ai bordi delle strade o nei trasporti pubblici. È l'ultima campagna Pedibus, che ha portato una ventata di colori e allegria sulle strade del nostro Cantone.

Coordinamento Pedibus



© Foto: Fabio Bossi

La campagna non si è limitata a manifesti e immagini colorate. Dietro a questa nuova iniziativa si cela una presenza forte, che da sempre accompagna le attività di Pedibus: è un messaggio che parla di sostenibilità, sicurezza e comunità. Grazie a questo impegno, il Pedibus è oggi una realtà ben radicata alle nostre latitudini e può contare su oltre 130 linee attive nei quartieri, vicino alle scuole e lungo i marciapiedi percorsi regolarmente da bambini e famiglie.

Grazie alla collaborazione con vari partner del trasporto pubblico, il Pedibus ha viaggiato nelle scorse settimane anche su bus e treni, rendendo così ancora più visibile il messaggio citato precedentemente. Nel contempo, funge da invito per chi non lo conosce ancora bene. Inoltre, veicola alcuni messaggi importanti strettamente

legati a questa proposta dell'ATA: promuovere una mobilità sostenibile e salutare, aumentare la sicurezza (soprattutto per gli utenti della strada più vulnerabili), favorire il senso di appartenenza a una comunità e, non da ultimo, dare visibilità ai gruppi locali, dei quali magari non siamo a conoscenza. pedibus.ch

Potete contribuire finanziariamente al nostro lavoro con una donazione sul conto CH82 0900 0000 6900 8683 7. Se ricevete la nostra rivista, ma non siete ancora affiliati all'ATA, ricordiamo che diventando soci/e ora beneficerete dei vantaggi riservati a socie e soci fino alla fine del 2026 (il costo è di CHF85/anno per l'affiliazione singola e CHF95/anno per le famiglie).



→ 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](http://ata-ti.ch)

Coordinamento Pedibus Ticino (ATA)

Via San Felice 14A, 6833 Vacallo
Tel. 076 801 16 51, ticino@pedibus.ch, pedibus.ch

Impressum

© novembre 2025, 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.