

Numero
4553

sl

0

Bellinzona
24 settembre 2025

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade USTRA
netzplanung@astra.admin.ch
(formato PDF e Word)

Piano settoriale dei trasporti – Parte infrastruttura stradale Consultazione di Cantoni e Comuni; informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell'art.19 dell'Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio (OPT)

Gentili signore e signori,

Io scrivente Consiglio vi ringrazia per averlo coinvolto nella consultazione in oggetto. Le osservazioni presentate di seguito sono suddivise in un primo capitolo di considerazioni generali, un secondo capitolo dedicato all'aggiornamento della parte concettuale del Piano settoriale dei trasporti (PST) e un terzo che riguarda invece le schede di coordinamento (SC 6.3 Allacciamento N2 Sigirino). A conclusione, viene riportato un breve resoconto delle osservazioni di Comuni e Commissioni regionali dei trasporti. Tutte le prese di posizione pervenute sono allegate al presente documento.

1. Considerazioni generali

La documentazione posta in consultazione dagli Uffici federali ha ritenuto tutta l'attenzione dello scrivente Consiglio che, globalmente, accoglie positivamente le modifiche proposte nell'aggiornamento del Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura stradale SIN2025. In particolare, si esprime soddisfazione per l'aggiornamento del grado di consolidamento del progetto *Allacciamento N2, Svincolo di Sigirino*, che passa da *risultato intermedio* a *dato acquisito*, con l'auspicio che il progetto possa ora procedere secondo le tempistiche previste. Inoltre, si prende atto che, come esplicitato nel rapporto esplicativo, gli aggiornamenti contenuti nel SIN2025 non sono intesi ad anticipare l'incarico relativo allo studio *Trasporti '45*, attualmente in corso, e che pertanto le schede di coordinamento non vengono né aggiornate né modificate nei contenuti. Ci si aspetta tuttavia che, terminato lo studio, seguiranno gli opportuni aggiornamenti delle schede sulla base degli esiti conseguiti. In questa futura fase di aggiornamento, si auspica un maggior coinvolgimento di Cantoni e Comuni, così come di associazioni e popolazione, fin dalle prime fasi di studio e valutazione dei progetti, al fine di identificare fin dal principio potenziali conflitti o problematiche e favorire in questo modo uno sviluppo territoriale condiviso, coerente e sostenibile. Inoltre, per ottimizzare la pianificazione strategica degli interventi infrastrutturali, lo scrivente Consiglio richiede

che venga garantito e ottimizzato il coordinamento tra i diversi PST, sia sotto il profilo strategico, attraverso l'allineamento delle strategie future e degli obiettivi, sia soprattutto nelle fasi di attuazione dei singoli progetti. Ciò permetterebbe un migliore coordinamento tra le fasi di cantiere relative a opere di settori diversi ma territorialmente contigue, riducendo l'impatto complessivo dei grandi cantieri sulla popolazione e sul territorio cantonale.

Richiesta 1:

Deve essere garantito un generale migliore coordinamento tra i vari Piani settoriali dei trasporti, in particolare tra la parte infrastruttura ferroviaria (SIS) e quella stradale (SIN), al fine di ottimizzare strategia, obiettivi e soprattutto coordinamento tra le fasi di cantiere di diversi settori.

2. Aggiornamento della parte concettuale

Globalmente, lo scrivente Consiglio valuta favorevolmente l'aggiornamento della parte concettuale del SIN2025. Analogamente a quanto avvenuto con il Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria (SIS7), la nuova versione del SIN risulta più leggera e comprensibile, oltre che meglio armonizzata alla parte programmatica dei PST. Alcuni capitoli sono stati accorpati e ridimensionati, risultando in un rapporto più ridotto. Altri sono stati del tutto eliminati, con il conseguente rischio di una riduzione eccessiva dell'attenzione dedicata ad alcune tematiche, come in particolare quelle ambientali e quelle relative all'inquinamento fonico. Nella convinzione che tali aspetti non verranno tuttavia tralasciati in fase di progettazione di nuove infrastrutture stradali, come previsto dalle varie normative vigenti, lo scrivente Consiglio prende atto di questa modifica volta a rendere il PST più sintetico ed espone di seguito alcune richieste e osservazioni specifiche, riferite in particolare ai principi di pianificazioni elencati nel capitolo 2.4.

Principi per lo sviluppo di strade nazionali funzionali e affidabili

Si ritiene importante sottolineare che, in relazione ad interventi di ampliamento e integrazione della rete, tali operazioni comportano inevitabilmente la generazione di nuova domanda di traffico. Questa domanda, tende poi a riflettersi sugli assi di viabilità secondari a quelli nazionali ed è pertanto essenziale che una valutazione dei progetti di ampliamento in relazione a questo tema avvenga già nelle prime fasi di progettazione. Si ritiene quindi necessario integrare esplicitamente, tra i principi di pianificazione, l'obbligo di affiancare a ogni intervento misure atte al contenimento dell'aumento del traffico motorizzato privato (TMP) nonché misure di gestione dell'incremento del TMP causate dalla nuova infrastruttura, anche con riferimento alla rete viaria di ordine inferiore. Solo così sarà possibile garantire che gli ampliamenti o le integrazioni infrastrutturali perseguano davvero gli obiettivi dichiarati di efficienza, affidabilità e sicurezza del sistema complessivo dei trasporti, senza generare effetti collaterali contrari alla politica di mobilità sostenibile e agli indirizzi di pianificazione territoriale.

Richiesta 2:

È necessario integrare esplicitamente, tra i principi di pianificazione, l'obbligo di affiancare a ogni intervento misure atte al contenimento dell'aumento del traffico motorizzato privato (TMP) nonché misure di gestione dell'incremento del TMP causate dalla nuova infrastruttura, anche con riferimento alla rete viaria di ordine inferiore.

Richiesta 3:

Per ogni progetto di ampliamento dell'infrastruttura stradale nazionale deve essere garantita un'analisi relativa alle potenziali conseguenze sulle viabilità secondarie già dalle prime fasi di progettazione. Tali analisi vanno prese a carico da USTRA e devono essere coordinate con le autorità cantonali responsabili.

Nello stesso sotto capitolo si fa inoltre riferimento ad ampliamenti e integrazioni della rete, nonché allo sfruttamento delle potenzialità offerte dalle nuove tecnologie. Si ritiene necessario introdurre un chiaro principio di prioritizzazione degli interventi: gli ampliamenti e le integrazioni dovrebbero essere considerati solamente laddove tutte le misure di gestione del traffico, incluse quelle basate sulle nuove tecnologie, siano state previamente applicate e si dimostrino insufficienti a garantire l'efficienza e l'affidabilità della rete nazionale. In particolare, nella versione attuale si dice che *“si ricorre ad ampliamenti e integrazioni puntuali laddove necessari per il raggiungimento degli obiettivi della politica dei trasporti oppure nei casi in cui le misure di gestione del traffico o le offerte dell'intero sistema dei trasporti non siano sufficienti.”* (capitolo 2.4 Principi di pianificazione, pagina 14). Lo scrivente Consiglio ritiene che l'utilizzo di congiunzioni quali *“oppure”* e *“o”* introduce un criterio troppo ampio, il quale rischia di giustificare interventi infrastrutturali anche quando non vi sia una reale necessità. Si ritiene invece che tali ampliamenti o integrazioni debbano essere giustificati unicamente quando ricorrono cumulativamente le tre condizioni e si propone pertanto una riformulazione della frase.

Richiesta 4:

La frase sopracitata (p.14) deve essere riformulata come segue:

Si ricorre ad ampliamenti e integrazioni puntuali laddove necessari per il raggiungimento degli obiettivi della politica dei trasporti e nei casi in cui le misure di gestione del traffico e le offerte dell'intero sistema dei trasporti non siano sufficienti per soddisfare le esigenze future.

Infine, non risulta sufficientemente chiaro il significato del punto *“migliorare l'intermodalità nei collegamenti tra strade nazionali e sistema generale dei trasporti”*. Partendo dal presupposto che nel SIN vengono inseriti progetti relativi all'infrastruttura stradale, non è chiaro che tipo di interventi si intende promuovere per raggiungere l'obiettivo descritto nel punto citato e si chiede pertanto che tale concetto venga meglio precisato.

Richiesta 5:

Si richiede di precisare che cosa si intende con il punto *“migliorare l'intermodalità nei collegamenti tra strade nazionali e sistema generale dei trasporti”* e che tipo di interventi la Confederazione mira a promuovere per raggiungere tale obiettivo.

Principi a supporto dello sviluppo territoriale auspicato

Si richiede, in linea generale, un coinvolgimento formale e sistemico di Cantone e Comuni sin dall'avvio degli studi finalizzati a superare le problematiche territoriali e nella fase di definizione delle soluzioni che si intendono adottare. Un coinvolgimento tempestivo delle autorità cantonali e comunali, così come delle associazioni locali e della popolazione, contribuirebbe infatti a orientare lo sviluppo territoriale in modo condiviso, permettendo di affrontare e risolvere già nelle prime fasi procedurali potenziali conflitti e criticità.

Richiesta 6:

Cantoni e Comuni devono essere coinvolti in maniera sistemica sin dall'avvio degli studi finalizzati a superare le problematiche territoriali e nella fase di definizione delle soluzioni che si intendono adottare.

Protezione della biodiversità, del paesaggio, dei boschi e dei corridoi faunistici

Alla luce delle peculiarità del territorio cantonale e delle analisi già emerse nelle diverse generazioni dei programmi d'agglomerato, si sottolinea l'importanza di favorire, come principio generale, interventi di copertura e/o messa in galleria dei tracciati stradali, sia nuovi sia esistenti. Tali soluzioni consentono non solo di ridurre in modo significativo le immissioni foniche, ma anche di favorire una migliore integrazione paesaggistica e territoriale, con benefici in termini di tutela ambientale, protezione del patrimonio culturale, ricucitura degli habitat e recupero di spazi preziosi in un Cantone fortemente urbanizzato nel fondovalle come il Ticino.

Richiesta 7:

In linea generale, devono essere favorite soluzioni infrastrutturali che prevedono interventi di copertura e/o messa in galleria di tracciati stradali, sia nuovi sia esistenti.

Un'ultima richiesta riguardante la parte concettuale concerne la mobilità lenta, tema sul quale si rileva la mancanza di un esplicito riferimento nel capitolo dei principi di pianificazione.

Richiesta 8:

In considerazione della nuova Legge federale sulle vie ciclabili, che stabilisce precisi obblighi a carico della Confederazione (cfr. art. 13), si ritiene necessario integrare la mobilità ciclabile e pedonale nella visione federale. In particolare, lo scrivente Consiglio richiede di inserire tale dimensione sia nei *Principi per lo sviluppo di strade funzionali e affidabili*, sia nei *Principi a supporto dello sviluppo territoriale auspicato*

3. Aggiornamento delle schede di coordinamento

Come evidenziato nel capitolo dedicato alle considerazioni generali, lo scrivente Consiglio prende atto che, in attesa dei risultati dello studio *Trasporti '45*, le schede di coordinamento non sono oggetto né di aggiornamenti né di modifiche nei contenuti. Pertanto, nella presente presa di posizione non vengono avanzate richieste specifiche in merito a progetti attualmente non inclusi nel SIN2025, nella convinzione che, al termine dello studio, seguiranno gli opportuni aggiornamenti sulla base degli esiti conseguiti. Si

segnala tuttavia che nel capitolo 2.6 del rapporto esplicativo sono riportati i progetti recepiti come *Statu quo* e, per quanto riguarda l'area Città Ticino, sono ancora inseriti i progetti *Allacciamento N2 Bellinzona* (SC 6.1) e *Area di posteggio / Area di sosta / Centro di controllo del traffico pesante N2 Monteforno* (SC 6.3) che nel frattempo sono stati realizzati e possono quindi essere rimossi dal PST.

Scheda di coordinamento 6.3 Allacciamento N2 Sigrino

Lo scrivente consiglio valuta positivamente l'aggiornamento del grado di consolidamento del progetto *Allacciamento N2 Sigrino* da *risultato intermedio* a *dato acquisito*. Tuttavia, si ritiene contraddittoria la formulazione del sottocapitolo della SC 6.3 dedicato agli impatti della nuova infrastruttura. Nella scheda viene infatti scritto che *“Il progetto porta ad un consumo di superfici a scapito dell'agricoltura e di aree forestali. Il progetto ha un impatto negativo sulla qualità del paesaggio e può rendere più difficile la connessione degli habitat. Il progetto si prende cura della qualità del paesaggio e dell'interconnessione degli habitat e minimizza gli impatti negativi”*. Le ultime due frasi sono in contrasto tra loro e si suggerisce quindi di riformulare come segue.

Richiesta 9:

Il secondo paragrafo del sotto capitolo “Impatti” della SC 6.3 deve essere riformulato come segue:

“Il progetto porta ad un consumo di superfici a scapito dell'agricoltura e di aree forestali. Il progetto si prende cura della qualità del paesaggio e dell'interconnessione degli habitat e minimizza gli impatti negativi”.

Lo scrivente Consiglio ribadisce l'importanza di assicurare la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio, favorendo l'interconnessione degli habitat naturali e prevedendo adeguate misure di compensazione per l'eventuale consumo di suolo agricolo e forestale.

4. Partecipazione alla consultazione pubblica

Il Consiglio di Stato, per il tramite del Dipartimento del territorio, e in particolare dell'Ufficio del piano direttore, ha coinvolto nella consultazione pubblica i servizi cantonali competenti, i Comuni, le commissioni regionali dei trasporti, le associazioni interessate e la popolazione. La consultazione si è svolta dal 14 luglio 2025 al 22 agosto 2025, attraverso la pubblicazione del bando sul Foglio Ufficiale del Cantone, sugli albi comunali e sui quotidiani.

Alle osservazioni dei servizi interni all'amministrazione si sono aggiunte in totale 10 prese di posizione. Le principali osservazioni sono state inoltrate dalle Commissioni regionali dei trasporti del Luganese e del Mendrisiotto, alle quali si sommano quelle dei Comuni di Manno, Bioggio, Monteceneri, Lugano, Cugnasco-Gerra, Val Mara, Mendrisio e Chiasso. Copia delle prese di posizione è allegata a questa lettera. Di seguito sono riportati brevemente i principali temi sollevati, rimandando alle singole prese di posizione per le considerazioni di dettaglio.

a. Osservazioni sulla parte concettuale

In generale, le prese di posizione pervenute ribadiscono quanto già esposto dallo scrivente Consiglio nei punti precedenti circa le esigenze di un coinvolgimento preventivo, formale e sistemico di Cantoni e Comuni nella valutazione dei progetti e soluzioni da adottare, nonché di una maggiore armonizzazione tra le strategie future dei Piani settoriali dei trasporti. In particolare, diversi Comuni richiedono un migliore coordinamento tra SIN e SIS, soprattutto per quanto riguarderà eventuali fasi di cantiere di progetti dai grandi impatti territoriali come *PoLuMe* e *Alptransit Sud*. Viene inoltre ribadita l'importanza di valutare fin dalle prime fasi gli effetti sulla viabilità secondaria degli ampliamenti della rete stradale nazionale, evitando al contempo conflitti con le politiche di promozione della mobilità lenta e di tutela ambientale.

b. Osservazioni sulle schede di coordinamento

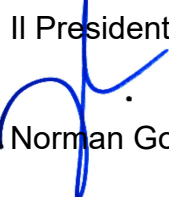
L'adattamento della scheda di coordinamento 6.3 è accolto positivamente da chi ha partecipato alla consultazione. In particolare, i Comuni della valle del Vedeggio e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese esprimono soddisfazione per i passi in avanti e ribadiscono il loro pieno supporto al progetto, auspicando che vengano rispettate le tempistiche previste per la messa in esercizio dell'opera entro il 2028.

La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, insieme a diversi Comuni della regione, ribadisce la visione strategica relativa allo spostamento dell'autostrada nei territori di Chiasso, Balerna, Morbio Inferiore, Vacallo e Novazzano. Tale strategia, promossa dai Comuni e presentata attraverso due varianti territoriali, non risulta al momento contemplata nelle schede di coordinamento. Essa necessita, unitamente ai progetti *PoLuMe* e *Alptransit Sud*, di una chiara visione d'insieme, indispensabile per pianificare in modo adeguato le numerose fasi di cantiere che interesseranno la regione per molti anni. Il Comune di Mendrisio coglie inoltre l'occasione per segnalare nuovamente il progetto di copertura della trincea ferroviaria e autostradale in zona *Campagna Adorna*. Il progetto, attualmente allo stato di studio di fattibilità, è stato inserito nelle misure del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di quinta generazione (PAM5). Tenuto conto del carattere particolarmente ambizioso della proposta, Mendrisio auspica che la stessa possa ricevere il sostegno di tutti gli enti coinvolti, in special modo di USTRA e FFS, quali attori fondamentali.

Il Consiglio di Stato esprime il proprio apprezzamento agli Uffici federali per l'impegno dedicato all'aggiornamento e al miglioramento costante della documentazione relativa ai Piani settoriali dei trasporti e auspica che gli elementi fondamentali evidenziati in questa presa di posizione vengano opportunamente considerati.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Norman Gobbi

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegati:

- copia di tutte le prese di posizione pervenute all'Ufficio del piano direttore

Copia (unicamente per e-mail e senza allegati) a:

- Comuni e Commissioni regionali dei trasporti intervenuti (segretariato@crti.ch; segretariato@crtm.ch; sviluppo.territoriale@lugano.ch; comune@manno.ch; utc@bioggio.ch; luca.foletta@cugnasco-gerra.ch; info@monteceneri.ch; info@valmara.ch; pianificazione@chiasso.ch; cancelleria@mendrisio.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Servizi generali del Dipartimento del territorio (dt-sg@ti.ch)
- Divisione dell'economia (dfc-de@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Ufficio federale delle strade USTRA (joerg.haeberli@astra.admin.ch)
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE (camille.beziane@are.admin.ch)
- pubblicazione in internet