

MOZIONE

Copertura delle autostrade in Ticino: pianifichiamo le visioni

del 25 agosto 2025

Negli ultimi anni, la questione dell'impatto ambientale, urbanistico e sanitario delle tratte autostradali che attraversano zone densamente popolate del Ticino – in particolare nel Mendrisiotto e nel Luganese – è tornata con forza al centro del dibattito politico e dell'interesse pubblico.

Nel 2024, su incarico del Dipartimento del territorio, lo studio Neuenschwander Consulting Engineers SA ha completato una valutazione preliminare di due proposte per la copertura dell'autostrada A2 nel Mendrisiotto¹:

- **La Proposta Fontana**, che prevede una galleria di circa 4 km sotto la collina del Penz, con costi stimati in 800 milioni di franchi;
- **La Proposta Ostinelli**, che propone un interrimento a fasi da Coldrerio al valico di Brogeda, con costi stimati in 750 milioni di franchi.

Entrambe le soluzioni sono state ritenute tecnicamente fattibili, pur con le note riserve legate all'impatto economico e alla complessità dei lavori.

Progetti analoghi, come quelli di Airolo e dell'Alto Vedeggio, stanno procedendo con successo, dimostrando che coperture autostradali ben pianificate possono restituire qualità del territorio, ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico e favorire una migliore pianificazione urbana. In particolare, il Progetto Alto Vedeggio (PAV) ha recentemente raggiunto una fase di maturità tecnica decisiva. USTRA aveva già espresso valutazioni positive nell'aprile 2024, evidenziando solo alcuni elementi da adeguare per la piena fattibilità tecnica e recentemente il team guidato dall'architetto Marco Giussani ha consegnato l'affinamento di progetto richiesto. Il PAV prevede una copertura di circa 770 metri di A2 a Rivera e un ulteriore tratto a Mezzovico-Vira, per un totale di 50'000 metri quadrati di territorio recuperato da destinare ad aree verdi, agricole e – nel comparto Mezzovico – anche un parco fotovoltaico, integrando così la riqualificazione paesaggistica con la produzione di energie rinnovabili. Questo progetto rappresenta quindi un esempio virtuoso di integrazione tra recupero territoriale, sostenibilità ambientale e innovazione, con un costo stimato di circa 154 milioni di franchi. Sono già state individuate possibili fonti di finanziamento, tra cui la valorizzazione di materiali inerti provenienti da cantieri regionali e la compensazione agricola per opere di pubblica utilità².

A livello politico, nel maggio 2025 è stata lanciata la petizione *“Sopra la vita! Sotto l'autostrada!”* – sostenuta da sezioni politiche e associazioni locali – che chiede con forza l'interrimento di tratti dell'A2 da Bissone a Chiasso, in linea con il risultato popolare del 24 novembre 2024 che ha sancito la contrarietà all'ampliamento delle autostrade in Svizzera.

Oltre alle tratte autostradali principali, occorre segnalare che anche alcuni valichi minori, come il valico di Bizzarrone e di Gaggiolo, registrano oggi carichi di traffico diventati troppo elevati per la portata delle strade attuali, superiori persino al tunnel del San Gottardo, e che transitano in mezzo a zone residenziali. Questa situazione è il risultato di pianificazioni errate del passato e comporta un impatto significativo sulla qualità della vita dei residenti.

¹ <https://www.cdt.ch/news/ticino/le-coperture-autostradali-tecnicamente-fattibili-354304>

² <https://www.cdt.ch/news/ticino/ricucire-rivera-sopra-lautostrada-a2-si-puo-fare-398537>

Il miglioramento della vivibilità, della sicurezza e dell'attrattività territoriale in aree fortemente penalizzate dal traffico autostradale deve diventare una priorità strategica. È necessario che il Cantone assuma un ruolo attivo non solo come facilitatore locale, ma anche come interlocutore istituzionale con la Confederazione, per ottenere il necessario sostegno finanziario e politico.

Con questa mozione si intende dotare il Cantone di una visione strategica concreta e basata su dati aggiornati, con l'obiettivo di migliorare la qualità di vita dei cittadini delle zone più esposte agli impatti del traffico autostradale e di promuovere soluzioni sostenibili, innovative e coerenti con la volontà popolare. Inoltre, l'esperienza maturata con il PAV dimostra che superati gli ostacoli tecnici, la vera sfida resta quella del finanziamento e della pianificazione integrata tra enti pubblici e privati. Il successo del progetto dipenderà dalla capacità di ottimizzare il rapporto costi-benefici e di proporre soluzioni innovative per la gestione dei materiali e la valorizzazione delle aree recuperate.

Per queste ragioni si invita il Consiglio di Stato a:

1. Incaricare gli uffici competenti di approfondire uno studio di fattibilità tecnico, ambientale, territoriale ed economico per la copertura dell'autostrada A2:

- nei tratti critici del Mendrisiotto (ad es. Coldrerio–Chiasso, Novazzano, Balerna e Bissone-Mendrisio);
- e nelle aree più compromesse del Luganese (ad es. zona di Bissone–Melide–Paradiso);

2. Valutare, per ciascuna tratta, i benefici attesi in termini di:

- riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- miglioramento dell'accessibilità e ricucitura urbana;
- possibilità di recupero di aree verdi e spazi pubblici.

3. Tenere in considerazione nelle valutazioni globali, all'interno dello studio di fattibilità, anche i progetti già discussi dai Comuni con USTRA e con il Cantone, verificando il loro stato attuale, valutando in che modo possano essere integrati nello studio e chiarendo che destino potrebbero avere all'interno di una visione complessiva e coordinata. In particolare, si raccomanda di integrare le esperienze e i risultati raggiunti dal PAV, che ha dimostrato la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica di interventi di copertura autostradale, nonché le potenzialità di recupero territoriale e ambientale.

4. Analizzare le possibili fonti e modelli di finanziamento, con particolare attenzione:

- alla quota di partecipazione della Confederazione;
- al coinvolgimento di enti locali e privati;
- alle eventuali sinergie con materiali di scavo o progetti già previsti sul territorio.

Alessandro Speziali
Dadò - Mazzoleni - Riget