

Gran Consiglio
6501 Bellinzona

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

“Corse tra elefanti” sull’A2 e camion di ritorno sulla strada: il Ticino è ostaggio del traffico pesante?

Presentata da: Giovanni Albertini

Cofirmatari: Mirante - Roncelli

Data: 11 giugno 2026

Numero: 106.26

Testo:

Le congestioni e i rallentamenti sull'asse autostradale ticinese non sono più un'eccezione: sono la condizione ordinaria con cui migliaia di cittadine e cittadini fanno i conti ogni giorno. Lungo la tratta Bellinzona–Lugano–Chiasso il traffico congestionato è diventato la regola, con un costo che ricade simultaneamente sulla qualità di vita della popolazione, sul tessuto economico, sulla sicurezza stradale e sull'attrattività dell'intero Cantone.

Tra le criticità più frequentemente segnalate dagli utenti dell'A2 vi sono le cosiddette "corse tra elefanti": i sorpassi prolungati tra autocarri che, soprattutto nelle ore di punta o lungo i tratti già saturi, paralizzano la circolazione, alimentano la frustrazione degli automobilisti e generano situazioni di concreto pericolo.

Il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti è uno degli strumenti che l'ordinamento stradale mette a disposizione proprio per contenere questo fenomeno. Ed è qui che serve chiarezza. Dove è oggi effettivamente in vigore in Ticino? Su quali tratti dell'A2, con quali orari e a quali condizioni? E, soprattutto, viene fatto rispettare con controlli adeguati, oppure resta — agli occhi di chi percorre quotidianamente l'autostrada — una norma sulla carta, di fatto inapplicabile?

Questa domanda, però, non può essere isolata da una posta in gioco ben più ampia. Il Ticino è attraversato da uno dei principali assi nord-sud d'Europa. Per decenni la Svizzera ha investito risorse straordinarie nel trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia: AlpTransit, la galleria di base del San Gottardo, la galleria di base del Ceneri, il corridoio di 4 metri, la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Non si tratta di un dettaglio tecnico, ma di una scelta di fondo — costituzionale, ambientale, economica e territoriale — il cui scopo è preciso: impedire che le regioni alpine, e il Ticino in particolare, vengano ridotte a corridoio autostradale permanente al servizio del traffico pesante internazionale¹.

Gli sviluppi più recenti, tuttavia, impongono preoccupazione. Il trasferimento dalla strada alla rotaia si è arrestato. I transiti transalpini di veicoli merci pesanti restano al di sopra dell'obiettivo federale. Le difficoltà sulle tratte ferroviarie di accesso ad AlpTransit, i cantieri, i limiti di capacità e affidabilità del traffico merci su rotaia e la cessazione anticipata della strada viaggiante — la Rola — rischiano di erodere ulteriormente una politica costruita in trent'anni².

A tutto ciò si sommano le riorganizzazioni annunciate da FFS Cargo, accompagnate da assicurazioni sul mantenimento del ruolo strategico del Ticino e dell'obiettivo di trasferimento. Sono assicurazioni

¹ Fonte: <https://www.bav.admin.ch/it/trasferimento-del-traffico-merci-attraverso-le-alpi>

² Fonte: <https://www.bav.admin.ch/it/newnsb/BeYR4WQfaWWdnbkUH7i9t>

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

importanti, ma che vanno verificate nei fatti. Per il Ticino le dichiarazioni di principio non bastano: servono garanzie concrete, dati, impegni verificabili e una strategia chiara di tutela del traffico merci ferroviario.

Per queste ragioni, Avanti con Ticino&Lavoro è convinta che il Cantone debba assumere una posizione più esigente nei confronti della Confederazione, dell'USTRA, dell'UFT, delle FFS e di FFS Cargo. Non è in gioco una battaglia simbolica contro i camion: è in gioco la difesa della qualità di vita della popolazione, della sicurezza della circolazione, della competitività del territorio e della coerenza stessa della politica svizzera di trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia.

Alla luce di quanto sopra, chiedo al Consiglio di Stato:

1. Su quali tratti dell'A2 e della rete autostradale ticinese è attualmente in vigore il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti?

Si chiede di indicare in modo preciso le tratte interessate, la loro lunghezza, la direzione di marcia, le fasce orarie eventualmente applicabili e la data di introduzione delle relative misure.

2. Quante infrazioni al divieto di sorpasso dei mezzi pesanti sono state accertate negli ultimi cinque anni?

Si chiede di distinguere, per quanto possibile, per anno, tratta, direzione di marcia, fascia oraria e autorità che ha effettuato il controllo.

3. Il Consiglio di Stato ritiene adeguato l'attuale livello di controllo del rispetto del divieto di sorpasso dei mezzi pesanti?

In caso affermativo, sulla base di quali dati? In caso negativo, quali misure intende proporre o sollecitare presso le autorità competenti?

4. Il Consiglio di Stato dispone di segnalazioni, rilevamenti o analisi specifiche sulle cosiddette "corse tra elefanti" lungo l'A2 ticinese?

In particolare, sono stati individuati tratti, orari o condizioni di traffico nei quali tali manovre risultano più frequenti o più problematiche?

5. Il Consiglio di Stato intende chiedere alla Confederazione, all'USTRA e alle autorità competenti un rafforzamento dei controlli sul rispetto del divieto di sorpasso dei mezzi pesanti?

In particolare, sono ipotizzabili controlli mirati nelle fasce orarie di punta, nei tratti più congestionati e nei periodi di maggiore traffico turistico o commerciale?

6. Il Consiglio di Stato ritiene opportuno valutare, insieme alla Confederazione e all'USTRA, un'estensione o una modulazione dinamica del divieto di sorpasso dei mezzi pesanti su ulteriori tratti dell'A2 ticinese?

In particolare, è stata valutata la possibilità di applicare divieti rafforzati o temporanei nei momenti di maggiore congestione?

7. Quali dati aggiornati possiede il Consiglio di Stato sull'evoluzione del traffico pesante sull'A2 ticinese negli ultimi cinque anni?

Si chiede, per quanto possibile, di distinguere tra traffico interno ticinese, traffico di importazione/esportazione, traffico frontaliero, traffico turistico/commerciale e traffico di puro transito internazionale.

8. Alla luce dell'arresto del processo di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, quali valutazioni ha effettuato il Consiglio di Stato sui possibili effetti per il Ticino?

In particolare, il Governo dispone di scenari sull'impatto che un aumento del traffico pesante su strada avrebbe sull'A2, sulla viabilità cantonale, sulla sicurezza, sull'ambiente e sulla qualità di vita della popolazione?

INTERROGAZIONE (art. 98 LGC)

9. Quali valutazioni ha effettuato il Consiglio di Stato in merito alla cessazione anticipata della strada viaggiante — Rola — a fine 2025?

Il Governo ha stimato quanti transiti supplementari di mezzi pesanti potrebbero interessare il Ticino qualora una parte dei trasporti finora caricati sulla Rola dovesse tornare sulla strada?

10. Il Consiglio di Stato ha ricevuto garanzie concrete dalla Confederazione, dall'UFT, dalle FFS o da FFS Cargo sul fatto che la cessazione della Rola non comporterà un aumento significativo del traffico pesante sull'asse ticinese?

In caso affermativo, quali sono queste garanzie? Sono scritte, verificabili e accompagnate da indicatori misurabili?

11. Alla luce delle riorganizzazioni annunciate da FFS Cargo, quali garanzie concrete ha ricevuto il Consiglio di Stato sul mantenimento del ruolo strategico del Ticino nel traffico merci ferroviario?

Si chiede in particolare se tali garanzie riguardino anche occupazione, capacità operative, qualità del servizio, mantenimento degli impianti, traffico a carri completi e traffico combinato.

12. Il Consiglio di Stato ritiene sufficienti le assicurazioni ricevute da FFS Cargo oppure intende chiedere ulteriori impegni formali alla Confederazione, alle FFS e a FFS Cargo?

In particolare, il Governo intende chiedere obiettivi misurabili, una tempistica chiara e un monitoraggio periodico degli effetti della riorganizzazione sul traffico merci ferroviario in Ticino?

13. Il Consiglio di Stato intende istituire o chiedere l'istituzione di un monitoraggio cantonale specifico sul rapporto tra traffico merci ferroviario e traffico pesante stradale sull'asse nord-sud?

Tale monitoraggio potrebbe permettere di verificare tempestivamente se eventuali difficoltà del traffico merci ferroviario producono un aumento dei camion sulle strade ticinesi.

14. Quali misure intende promuovere il Consiglio di Stato affinché il Ticino non subisca passivamente le conseguenze dei ritardi, dei cantieri e delle carenze di capacità sulle tratte di accesso ad Alptransit?

In particolare, il Governo intende intervenire presso la Confederazione affinché le tratte di accesso, le deviazioni ferroviarie e la pianificazione dei cantieri siano gestite in modo da non compromettere ulteriormente il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia?

15. Il Consiglio di Stato ritiene opportuno sviluppare una strategia cantonale integrata per la gestione del traffico pesante sull'A2?

Tale strategia potrebbe includere controlli mirati, segnaletica dinamica, informazione preventiva agli utenti, coordinamento con USTRA e UFT, analisi dei dati in tempo reale e misure specifiche per impedire che il Ticino diventi il collo di bottiglia del traffico pesante alpino.