

# Messaggio

numero  
**8650**

data  
11 febbraio 2026

competenza  
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **Rapporto sulla mozione del 25 agosto 2025 presentata da Alessandro Speciali e cofirmatari che chiedono la “Copertura delle autostrade in Ticino: pianifichiamo le visioni”**

Signor Presidente,  
signore deputate e signori deputati,

abbiamo valutato la mozione del 25 agosto 2025 presentata da Alessandro Speciali e cofirmatari, con la quale chiedono al Consiglio di Stato di studiare la fattibilità tecnica, ambientale, territoriale ed economica della copertura dell'autostrada nelle tratte considerate maggiormente critiche del Mendrisiotto e del Luganese.

Nello specifico:

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, e possibilità di recupero di aree verdi e spazi pubblici.
3. Tenere in considerazione anche i progetti già discussi con USTRA e con il Cantone (ad es. PAV).
4. Analizzare le possibili fonti e modelli di finanziamento (quota di partecipazione della Confederazione, coinvolgimento enti locali e privati, eventuali sinergie con materiali di scavo o progetti già previsti sul territorio).

La richiesta prende spunto dal progetto in corso ad Airolo e da quello in fase di studio per la valle del Vedeggio (Progetto Alto Vedeggio - PAV).

Il Consiglio di Stato è sensibile alle preoccupazioni espresse dai mozionanti in merito agli impatti territoriali, ambientali e sociali generati dal carico di traffico sull'autostrada, in particolare nei comparti densamente urbanizzati, dove l'infrastruttura esercita una forte pressione sul territorio e sulla qualità di vita della popolazione residente. Sono altresì condivisi gli intenti orientati alla riqualifica territoriale, fonica e paesaggistica.

Pur trattandosi di obiettivi lodevoli, gli stessi non possono essere perseguiti secondo le modalità proposte, per le motivazioni illustrate di seguito.

Occorre innanzitutto rilevare che, sulla base delle esperienze recenti, i costi complessivi per la realizzazione di interventi di tale portata sono stimati tra 150'000 e 250'000 franchi

per metro lineare di copertura autostradale, con variazioni legate alle caratteristiche orografiche della tratta interessata.

Tali opere risultano particolarmente onerose, poiché devono essere realizzate mantenendo in esercizio le vie di comunicazione e richiedono tecniche esecutive complesse. Esse comportano inoltre costi di esercizio e manutenzione superiori rispetto alle tratte a cielo aperto.

A titolo esemplificativo, lo studio del PAV (800 metri di copertura) mostra un costo per la realizzazione di circa 154 milioni di franchi e la copertura della Campagna Adorna tra Mendrisio e Coldrerio, per una lunghezza di circa 400 metri e una superficie superiore di oltre 45'000 m<sup>2</sup>, è stimata in investimenti dell'ordine di 200 milioni di franchi.

I costi supplementari derivanti dalla copertura dell'autostrada non potrebbero essere assunti completamente dalla Confederazione ma, secondo le disposizioni di legge vigenti, andrebbero finanziati anche dal Cantone e dai Comuni secondo una forchetta variabile tra il 40 ed il 70%.

Studiare in maniera omnicomprensiva la fattibilità della copertura autostradale da Chiasso a Maroggia<sup>1</sup> per una lunghezza complessiva di 15 km comporterebbe un costo dell'ordine di 1-3 milioni di franchi, ai quali andrebbero ad aggiungersi gli oneri per le successive fasi progettuali, perlomeno quella di massima, stimata in circa 10 milioni di franchi.

Inoltre, pur perseguendo lodevoli obiettivi di miglioramento fonico e paesaggistico, tali interventi presentano benefici trascurabili sul fronte del contenimento delle emissioni atmosferiche. La copertura dell'infrastruttura autostradale, pur contribuendo a una mitigazione puntuale degli impatti, non costituisce infatti una risposta risolutiva alle problematiche legate al traffico individuale motorizzato e alle emissioni da esso generato.

Queste ultime devono essere affrontate prioritariamente agendo sulla riduzione del traffico sull'autostrada. I dati mostrano una stagnazione dell'aumento del traffico individuale motorizzato, mentre si registra un forte incremento nell'utilizzo dei trasporti pubblici. Quest'ultimi arrivano tuttavia a saturazione e ulteriori miglioramenti senza investimenti saranno difficili. Essendo il volume di traffico, la formazione di colonne e il conseguente traffico parassitario uno dei maggiori problemi del Mendrisiotto, un investimento territoriale e infrastrutturale della mole prevista non può fare astrazione da questa domanda.

Anche per quanto riguarda il riutilizzo e la valorizzazione di materiali inerti, i benefici risultano contenuti, sia in termini volumetrici, sia finanziari. A titolo esemplificativo, ad Airolo potranno esser reimpiegati circa 450'000 m<sup>3</sup> di materiale di scavo, mentre con il PAV i volumi di deposito si attesterebbero a circa 170'000 m<sup>3</sup>. Si tratta quindi di quantitativi trascurabili se paragonati alla produzione annua di materiale di scavo in Ticino stimata in ca. 700'000 m<sup>3</sup> (<sup>2</sup>), che non contribuirebbero a risolvere in maniera decisiva la problematica della valorizzazione del materiale di scavo. Inoltre dal profilo finanziario, l'eventuale tariffa di deposito applicabile permetterebbe di coprire solo una minima parte dei costi delle

<sup>1</sup> La configurazione orografica della tratta tra Bissone e Melide (Ponte Diga) non permette di ipotizzare soluzioni di questo tipo.

<sup>2</sup> Fonte: censimento dei rifiuti ([www.ti.ch/rifiuti](http://www.ti.ch/rifiuti))

Messaggio n. 8650 del 11 febbraio 2026

coperture, senza contare che i tempi tecnici per la posa di materiale si protrarrebbero su più anni. Ciò implica che gli enti interessati dovrebbero anticipare la maggior parte delle spese di copertura, eventualità di difficile gestione data l'attuale situazione delle finanze pubbliche.

Alla luce di quanto precede, pure i costi generati per promuovere lo studio di fattibilità non appaiono giustificati in relazione ai benefici attesi, ma soprattutto alla reale fattibilità dei progetti.

Ad ogni modo, gli aspetti richiamati dalla mozione sono oggetto di particolare attenzione da parte dello scrivente Consiglio e trovano già riscontro nell'ambito delle attuali politiche ambientali e territoriali, quali, ad esempio, l'attuazione dei programmi d'agglomerato, la promozione della mobilità elettrica, nonché gli interventi di risanamento fonico e di riqualifica delle aree residenziali.

In questo senso il Consiglio di Stato continuerà a proseguire e rafforzare quanto avviato negli ultimi decenni, concentrando i propri sforzi sul raggiungimento di una ripartizione modale che privilegi le forme di mobilità sostenibile, attraverso la riduzione del traffico individuale motorizzato e il potenziamento dei trasporti pubblici, della mobilità aziendale condivisa e di quella ciclabile. Le nuove infrastrutture di trasporto continueranno inoltre ad essere progettate e valutate tenendo adeguatamente conto del loro inserimento paesaggistico, della tutela ambientale e delle necessarie misure di compensazione, nel rispetto dei disposti ambientali vigenti.

Infine, sarà assicurato l'accompagnamento tecnico nei consessi istituzionali federali impegnati nella pianificazione e progettazione delle grandi infrastrutture. A tal proposito si richiama il recente lavoro promosso dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale volto al "Coordinamento globale territorio e trasporti Mendrisiotto", al quale il Dipartimento del territorio partecipa sin dalle fasi iniziali.

In conclusione, richiamate le motivazioni sopra esposte e tenuto conto delle attuali difficoltà finanziarie cantonali, lo scrivente Consiglio ritiene inattuabile la mozione presentata.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore deputate e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Norman Gobbi

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri