

**Zeitschrift:** Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli  
**Herausgeber:** Associazione Amici delle Tre Terre  
**Band:** - (2021)  
**Heft:** 76

**Rubrik:** Opinioni

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Giusto ampliare le strade per rispondere alla maggior richiesta di mobilità?

Nella mia funzione di Capo della filiale di Bellinzona dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) sono spesso confrontato con i temi della mobilità, ed in particolare con quelli relativi alle infrastrutture stradali sostenibili dal punto di vista economico, sociale, ambientale, e necessarie per garantire gli spostamenti delle merci e delle persone. Essendo operativo nei cantoni Ticino e Grigioni ho l'opportunità di vivere due realtà diverse fra loro, mentre l'appartenenza ad un ente federale mi permette il confronto con le altre realtà svizzere.

Prima di entrare nel vivo del tema vorrei tuttavia ripercorrere brevemente il percorso che mi ha portato alla mia attuale funzione, per testimoniare ai nostri giovani che grazie all'impegno ed alla determinazione la vita ci riserva soddisfazioni e traguardi mai sperati. Iniziai infatti il mio percorso formativo professionale quale apprendista disegnatore del genio civile presso l'allora ufficio delle strade nazionali di Bellinzona. In seguito, intercalando alcuni periodi lavorativi, ho conseguito prima il diploma di ingegnere STS presso la scuola tecnica superiore di Lugano Trevano e quindi quello di ingegnere civile ETHZ presso il politecnico federale di Zurigo. Dopo alcuni anni di lavoro oltralpe sono tornato in Ticino, visto che il Dipartimento delle costruzioni del Cantone Ticino cercava disperatamente degli ingegneri. Ritrovai molti ex colleghi delle strade nazionali ed ebbi il privilegio di poter dare avvio anche in Ticino al risanamento dei ponti in calcestruzzo, che proprio in quegli anni cominciavano a manifestare il loro degrado causato dalla carbonatazione e dal sale antigelo. Da allora e fino al 2007 ho svolto diverse funzioni all'interno dell'amministrazione cantonale. Dal 2008 ho quindi assunto la direzione della filiale USTRA di Bellinzona. Il giorno in cui iniziai il mio apprendistato da disegnatore presso l'ufficio delle strade nazionali non mi sarei mai immaginato che un giorno ne sarei divenuto il direttore.

Svolgo l'attuale funzione da ormai 13 anni: dopo i primi lustri dedicati principalmente alla ripresa ed alla conservazione del patrimonio autostradale diventa sempre più impellente pensare anche alla garanzia della mobilità, tenuto conto che le strade attuali hanno ormai raggiunto e superato i loro limiti di capacità, mentre la richiesta continua ad aumentare. I tratti stradali intasati sono sempre di più e la perdita di tempo in colonna è in perenne crescita.

È tuttavia legittimo e doveroso chiedersi se l'ampliamento delle strade sia la giusta risposta al continuo aumento della richiesta di mobilità. Recentemente ho avuto modo di confrontarmi con questa domanda fondamentale per il tratto autostradale Lugano - Chiasso e per il progetto del nuovo collegamento autostradale Bellinzona - Locarno.

Le statistiche e le previsioni degli organi preposti confermano che l'aumento di mobilità, dovuto all'incremento demografico, al trasporto delle merci prodotte in luoghi sempre più centralizzati e lontani ed allo sviluppo economico in generale, continuerà anche nei prossimi

decenni. Le previsioni indicano che entro 20 anni il traffico passeggeri aumenterà ancora del 25%, mentre quello merci addirittura del 37%. Tale aumento viene attribuito nella misura del 38% agli spostamenti generati dagli acquisti, del 32% a quelli per il tempo libero e solo del 16% ai viaggi legati al lavoro. Il maggior incremento avrà luogo sui trasporti pubblici (+51%) poi sul trasporto lento (+32%) ma comunque ancora del 18% sul traffico veicolare. Pensare quindi che nel futuro la digitalizzazione possa diminuire il traffico sulle strade è pura illusione.

Di fronte a queste previsioni gli uffici federali della pianificazione territoriale, dei trasporti (che si occupa delle ferrovie e dei trasporti pubblici in generale) e delle strade, si sono resi conto che l'unico modo per fare fronte al continuo aumento della richiesta di mobilità è quello di unire le forze e lavorare in modo coordinato e complementare. Non è infatti possibile trasferire tutti gli spostamenti sui mezzi pubblici: da una parte per i notevoli costi e tempi che questo comporta, e dall'altra perché i medesimi non sarebbero mai in grado di rispondere alla flessibilità ed alla libertà che può concedere il mezzo privato. Il territorio esteso e dispersivo del Cantone Ticino, con tutte le sue valli discoste, rende questo obiettivo ancora più irraggiungibile. Non da ultimo, la recente epidemia Covid-19 ha dimostrato nuovi limiti per il trasporto pubblico.

Sul percorso Chiasso-Lugano al mattino e viceversa la sera, la capacità autostradale di 3200 veicoli all'ora risulta superata per circa due ore, creando rallentamenti, intasamenti e frequenti incidenti. Il normale tempo di percorrenza inferiore alla mezzora raddoppia e talvolta triplica. Gli uffici federali coinvolti, viste le risorse limitate, sono così stati obbligati a definire e coordinare le loro strategie per fare fronte al futuro aumento di mobilità in modo socialmente ed ambientalmente sostenibile. L'arrivo di Alptransit in Ticino ha migliorato e migliorerà senza dubbio i collegamenti a lunga distanza tra l'Europa e la Svizzera, mentre non apporterà grandi benefici alla mobilità locale. Anzi, su alcuni tratti, come quello tra Chiasso e Lugano, dove manca ancora una linea dedicata esclusivamente ai treni veloci, questi andranno ad occupare alcune tracce che oggi TILO può utilizzare per il collegamento locale. Per questioni finanziarie e di fattibilità, Alptransit a sud di Lugano non potrà entrare in servizio prima del 2050/2060. Si pone quindi il quesito su come superare questo lungo intervallo e dare un po' di sollievo alla mobilità della zona.

La proposta unanime degli uffici federali, fatta sua dalla politica, è stata quella di potenziare la capacità dell'autostrada sul tratto Lugano-Mendrisio mediante l'introduzione dell'utilizzo dinamico della corsia di emergenza. In pratica, nelle ore del mattino verso nord e della sera verso sud, mediante una segnaletica variabile,

la velocità generale verrà ridotta 80 km/h ed il traffico potrà circolare anche sulla corsia di

emergenza. In questo modo la capacità di trasporto dell'autostrada verrebbe aumentata temporaneamente di circa il 40-50% senza alcun intervento fisico sull'infrastruttura e quindi sul paesaggio, in quanto il sedime stradale resterà il medesimo di quello attuale. Lungo questo tratto sono tuttavia presenti 3 gallerie dotate di sole 2 corsie per direzione: ciò necessiterà il loro allargamento a 3 corsie o



la costruzione di una galleria supplementare al loro fianco. Questi interventi, che sembrano raccogliere buoni consensi sia al livello politico locale che nella popolazione direttamente interessata, potrebbero essere realizzati tra il 2030 ed il 2040, comunque almeno 20 prima della messa in funzione di Alptransit. Si è così capito che questo approccio pragmatico e intelligente, in luogo di realizzare una terza corsia autostradale permanente, con tutti gli impatti immaginabili sul territorio, permetterà di utilizzare la capacità residua dell'autostrada esistente con costi complessivi a carico della comunità tutto sommato piuttosto contenuti.

Dal primo gennaio 2020 anche il tronco di strada Bellinzona-Locarno è entrato a far parte della rete delle strade nazionali e quindi del mio settore di competenza. Al momento abbiamo ripreso la strada cantonale attuale, compresa la galleria Mappo-Moretina nella quale per motivi di sicurezza abbiamo appena introdotto la limitazione di velocità a 60 km/h quando il flusso di veicoli supera le 1250 unità per ora, ma abbiamo pure ripreso il progetto di massima elaborato dal Cantone per un collegamento veloce attraverso il piano di Magadino. Malgrado il consenso politico costruito attorno a questo progetto dal Cantone, l'attraversamento delle zone palustri risulta ancora essere un ostacolo irrisolto secondo l'Ufficio federale dell'ambiente delle foreste e del paesaggio (UFAFP). Stiamo quindi lavorando al suo fianco, affinché anche questo aspetto possa trovare un'adeguata soluzione. La messa in esercizio del nuovo collegamento A2-A13, dalla procedura di approvazione dei piani fino alla sua realizzazione, non potrà aver luogo prima di quindici o venti anni. Fino ad allora sarà indispensabile trovare qualche misura palliativa per migliorare il transito durante le ore di punta lungo la strada esistente tra Cadenazzo e Quartino. Vi è tuttavia da sperare che, grazie alla prossima messa in funzione del nuovo tunnel di base del Monte Ceneri, il previsto potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Locarno, Bellinzona e Lugano porti i benefici attesi. Altrimenti, lo sviluppo economico e turistico del Locarnese ne risentiranno fortemente. L'importanza e la necessità di poter disporre di un collegamento stradale veloce e performante tra Bellinzona e Locarno appariranno ancora più evidenti.

**Marco Fioroni**