

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### **Asse stradale Porlezza-Gandria. Come evitare l'aumento del traffico?**

Attraverso la creazione di appositi posteggi d'interscambio Park+Ride (P+R), il Piano dei trasporti di Luganese (PTL) *dovrebbe* permettere di risolvere i problemi di traffico bloccando l'entrata di un certo numero di veicoli nelle aree di Lugano-Sud (Fornaci), Lugano-Nord (Vezia) e all'uscita della futura galleria Vedeggio-Cassarate (Cornaredo). (Era previsto anche un P+R a Viganello San Siro, ma non se ne parla più.) Il condizionale è d'obbligo visto che la costruzione dei P+R a Vezia e a Cornaredo non è ancora iniziata. Ma facciamo pure lo sforzo di credere che essi saranno realizzati nei prossimi due o tre anni.

Quello che è *certo*, invece, è che il PTL non ha finora offerto soluzioni convincenti per risolvere a breve a medio termine, e forse nemmeno a lungo termine, i problemi legati all'aumento del traffico sull'asse Porlezza-Gandria. La prospettata galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria è per ora solo un'idea la cui realizzazione rimane una chimera e con ogni probabilità non verrà realizzata (semmai lo sarà) prima del 2050. Il Consiglio di Stato afferma infatti, nel suo messaggio (n. 6325) del 9.2.2010, che il costo di costruzione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria "dovrebbe certamente essere sopportato [solo] dal Cantone e dai Comuni", tenuto conto "dei criteri assai restrittivi della Confederazione per il finanziamento di nuove strade nell'ambito dei programmi d'agglomerato", nonché del fatto che si tratterebbe di un investimento "ben più impegnativo rispetto a quello in corso per la galleria Vedeggio-Cassarate (preventivato in circa 370-500 mio di fr. secondo la variante)".

Allo stesso tempo, vi sono buoni motivi per presupporre che nei prossimi anni il traffico su quest'asse stradale - e di riflesso anche su altre strade del polo luganese (a Viganello, Pregassona, Cassarate, ecc.) - aumenterà in modo considerevole. In effetti, la prossima apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, ma anche e soprattutto l'apertura della nuova galleria in Valsolda (fra la dogana di Gandria e Porlezza), prevista in febbraio 2011, renderanno più attrattivo quest'asse stradale perché faciliteranno enormemente lo scorrimento del traffico. Traffico che ora è relativamente ostacolato dal fatto che l'attuale strada statale in Valsolda, che rimarrà aperta anche dopo l'apertura della galleria, è molto stretta e ne rallenta di parecchio la fluidità. A tutto ciò si aggiunge il fatto che nuove strade attirano comunque e sempre nuovo traffico, a meno che non siano affiancate da potenti misure d'accompagnamento.

A nostro avviso è infatti del tutto *implausibile* quanto il Consiglio di Stato scrive nel messaggio menzionato, ossia:

*"È opportuno osservare che le attuali prognosi e simulazioni di traffico per l'orizzonte 2020 effettuate nell'ambito dello studio preliminare di cui sopra indicano un carico della ipotizzata galleria di Gandria che si situa attorno agli 8'000 veicoli al giorno; la capacità di una nuova galleria si aggira attorno ai 26'000 veicoli/giorno. Considerato che alla dogana di Gandria nel 2008 sono transitati 8'656 veicoli e che da 20 anni il traffico è rimasto pressoché costante, questo carico non cambierà sostanzialmente anche nel futuro."*

Tale previsione non è plausibile anche nell'ottica del PTL, siccome nel Piano della viabilità del Polo luganese, pubblicato nel settembre 2002 nell'ambito del PTL, si afferma (a pag. 11) che "il traffico frontaliero da e per il confine di Gandria potrebbe aumentare per effetto di importanti miglioramenti alla rete stradale sul versante italiano".

Come affrontare questo problema? Il Municipio di Lugano, rispondendo nel 2004 a un'interrogazione<sup>1</sup> in cui si postulava l'opportunità di costruire un P+R a Porlezza con soldi pubblici svizzeri, ha affermato che il Cantone avrebbe esaminato tale ipotesi già nel 1993.<sup>2</sup> L'esito di tale esame non è stato univoco.

Da un lato, è stata giudicata negativamente l'idea di affiancare un ipotetico P+R di Porlezza con un apposito servizio navetta (bus o battello) per Lugano:

"È indubbio che il servizio [navetta] non potrebbe che servire una parte del totale di pendolare che transitano da Gandria in quanto, è risaputo, che il luogo di lavoro e quindi di destinazione di un certo numero di essi, spazi per lo meno su tutto il territorio de Luganese per cui, per quest'ultimi, un tale sistema non può soddisfare le loro esigenze di mobilità".

Non è però chiaro su che cosa si basi tale affermazione - scrivere "è risaputo" non ci pare infatti essere un giudizio scientificamente valido. In effetti, nell'interrogazione soprammenzionata si afferma, per esempio, che il 35% dei lavoratori frontalieri provenienti dal bacino di Porlezza lavora nel territorio della "vecchia" Lugano (Comune di Lugano fino al 2004). Quindi almeno per loro un servizio navetta potrebbe essere utile e competitivo.

Dall'altro lato, tuttavia, è stata giudicata più positivamente l'idea di creare posteggi d'interscambio alle frontiere e di collegarli con un servizio di car-pooling. In effetti, sentito il parere della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e del Cantone (per il tramite della Sezione dei trasporti del Dipartimento del territorio), il Municipio di Lugano, sempre nel 2004, giudicava "interessante" l'ipotesi di car-pooling, affermando che su questo tema la CRTL e il Cantone avrebbero dato "la loro adesione preliminare, in qualità di partners, all'elaborazione di uno studio di fattibilità per un progetto transfrontaliero di mobilità collettiva, non di linea, con possibilità di ubicazione di posteggi d'interscambio alle frontiere, definito come 'Car-Pooling Insubrico'".

Viste le premesse, sottopongo al Consiglio di Stato le seguenti domande:

1. Quali sono le misure previste per affrontare il problema del traffico sull'asse Gandria-Lugano a breve e medio termine (ossia nei prossimi dieci anni)?
2. Ci sono stati, negli ultimi cinque anni, contatti a tale proposito con le autorità italiane (Comuni di Valsolda e Porlezza, Provincia di Como, Regione Lombardia)? Se sì, con quale esito?
3. Quali sono le caratteristiche del traffico sull'asse stradale Porlezza-Gandria? Quanti veicoli al giorno attraversano il confine di Gandria nelle due direzioni (si prega di fornire una statistica dettagliata per ogni giorno della settimana e per orario)? Qual è la destinazione dei veicoli (in particolare di quelli occupati da lavoratori pendolari) che attraversano il confine di Gandria in direzione di Lugano? Quante persone, in media, occupano un veicolo pendolare?

<sup>1</sup> Interrogazione (n. 80) di Nenad Stojanovic al Municipio di Lugano, "Traffico pendolare sull'asse di Gandria. Un parcheggio P&R a Porlezza?", 10.9.2004. [[http://www.lugano.ch/Cc/Interrog.ns4/\(www-interrogazioni-id\)/BB6D776DB03818ECC12575630051BBEB/\\$FILE/Interrogazione\\_80.pdf](http://www.lugano.ch/Cc/Interrog.ns4/(www-interrogazioni-id)/BB6D776DB03818ECC12575630051BBEB/$FILE/Interrogazione_80.pdf)]

<sup>2</sup> Municipio di Lugano, risposta all'interrogazione n. 80, 9.11.2004. [[http://www.lugano.ch/Cc/Interrog.ns4/\(www-risposte-id\)/E20F22E52E2D7337C12575630055B11B/\\$FILE/RispostaInterrogazione\\_80.pdf](http://www.lugano.ch/Cc/Interrog.ns4/(www-risposte-id)/E20F22E52E2D7337C12575630055B11B/$FILE/RispostaInterrogazione_80.pdf)]

4. Qual è il grado di occupazione del bus Lugano-Porlezza? Esistono, a conoscenza del Consiglio di Stato, altre forme di trasporto comune su quest'asse stradale (per esempio, car sharing o car pooling)? Cosa intende fare il Consiglio di Stato per promuovere attivamente il trasporto comune da Porlezza in direzione del Ticino? E il trasporto aziendale?
5. Il Consiglio di Stato è d'accordo di sottoporre l'asse Porlezza-Gandria a un monitoraggio straordinario nei prossimi anni al fine di (a) poter valutare l'impatto della prossima apertura della galleria di Valsolda e della galleria Veduggio-Cassarate, (b) elaborare e mettere in atto misure mirate volte a fronteggiare il prospettato aumento del traffico?
6. Come (ri)valuta il Consiglio di Stato l'idea di costruire un Park+Ride sul suolo del Comune di Porlezza, in Italia, e di collegarlo con una navetta bus e/o battello con il polo di Lugano? Se la valuta positivamente, il Cantone è disposto a finanziare (integralmente o parzialmente) tale Park+Ride?
7. Come (ri)valuta il Consiglio di Stato l'idea di costruire un Park+Ride sul suolo del Comune di Porlezza, in Italia, e di combinarlo con un progetto di car-pooling? Più in generale, che fine ha fatto il progetto "Car-Pooling insubrico"?
8. Cosa intende fare il Consiglio di Stato per far sì che, sull'asse Porlezza-Gandria, il grado di occupazione dei veicoli pendolari aumenti? È possibile, per esempio, pensare a una gestione mirata nelle ore di punta creando corsie preferenziali per veicoli con più occupanti?
9. Cosa intende fare il Consiglio di Stato per far rispettare il limite dei 50 km/h sulla strada cantonale all'altezza di Gandria (al fine di migliorare la sicurezza dei pedoni ma anche quale misura di moderazione del traffico)?
10. È previsto un aumento del traffico pesante su quest'asse? Se sì, è possibile limitarlo? È possibile vietare l'accesso a certi tipi di veicoli pesanti?

Nenad Stojanovic  
Carlo Lepori