

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signori
- Nenad Stojanovic
- Carlo Lepori
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 24 giugno 2010 n. 137.10 Asse stradale Porlezza-Gandria. Come evitare l'aumento del traffico?

Signori deputati,

partendo dalla tesi che vi sarebbero "buoni motivi per presupporre che nei prossimi anni il traffico sull'asse stradale Porlezza-Gandria aumenterà in modo considerevole" ponete tutta una serie di domande a questo Consiglio.

Prima di rispondere riteniamo doverose alcune considerazioni introduttive per porre la questione nella giusta luce.

Con un traffico giornaliero medio appena inferiore ai 9'000 veicoli, misurati in corrispondenza alla dogana, l'asse in questione si situa tra le strade cantonali con carico relativamente contenuto. Volumi di traffico simili si registrano sulle strade cantonali agli imbocchi delle valli principali come la Riviera (Castione), la Valle di Blenio (Biasca) o la Vallemaggia (Avegno). A titolo di confronto ecco l'ordine di grandezza dei volumi di traffico su alcune strade cantonali nel 2009:

- Breganzona Crespera, Maroggia, Chiasso: 10'000-15'000 veicoli/giorno
- Lamone, Muzzano, Muralto: 15'000-20'000 veicoli/giorno
- Agno Vallone, Quartino, Arbedo: oltre 20'000 veicoli/giorno.

Per una visione completa si rimanda al sito dei conteggi del traffico pubblicato dal Cantone (http://www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Conteggi_traffico/).

Occorre inoltre segnalare che il traffico medio del 2009 sulla tratta in questione (8'770 veicoli/giorno) è appena superiore (+260) a quello registrato nel 1991, con addirittura un calo alla fine degli anni '90. Questo è dovuto al fatto che si tratta di un valico fortemente caratterizzato dal traffico di lavoratori frontalieri: oltre il 60% di tutto il traffico (solo Camedo nelle Centovalli ha una percentuale analoga). Questo fa sì che l'evoluzione del traffico non rispecchi tanto la crescita "naturale" registrata sul resto della rete ma piuttosto l'andamento dell'economia del nostro Cantone e, in particolare, quello dell'occupazione di lavoratori frontalieri nel mercato di lavoro del Ticino. In questo ambito non si dispone di previsioni anche perché pressoché impossibili, come segnalato dall'Ufficio di statistica.

In situazioni del genere anche l'offerta, in questo caso l'infrastruttura stradale, influisce in misura minore sulla domanda. Lo dimostra l'esperienza del valico di Brissago, che a prescindere dalle differenze del mercato del lavoro tra Locarno e Lugano, è paragonabile a

quello di Gandria sia per quel che riguarda la tipologia di traffico (7'661 veicoli al giorno, 52% dei quali dovuti a spostamenti frontalieri), sia per quel che concerne la struttura insediativa e le potenzialità simili oltre confine. Il timore di un aumento considerevole del traffico con l'apertura della galleria Mappo-Moretina è stato fugato: tra il 1995 ed oggi il traffico è rimasto pressoché invariato con addirittura un lieve calo alla fine degli anni '90, in concomitanza con la riduzione del numero di frontalieri dovuto alla fase economica recessiva. Anche nel caso del valico di Gandria, le informazioni a disposizione non sono tali da far presupporre aumenti considerevoli di traffico a seguito di spostamenti da altri assi (dal S. Bernardino fino a Chiasso).

Infine, in base ad informazioni assunte direttamente dalla Direzione delle dogane di Lugano, si rileva che nel 2001 sono transitati 6'131 veicoli con peso superiore a 3.5 tonnellate, ossia una media giornaliera di 25 veicoli; la tendenza è in calo. L'Ufficio doganale di Gandria rientra tra le dogane commerciali secondarie con competenze di sdoganamento ridotte. Il circondario di Direzione delle dogane di Lugano ha indicato che queste limitazioni non verranno allentate in futuro.

La situazione del traffico sulla Porlezza-Gandria, se vista in modo oggettivo, non appare allarmante o di particolare gravità. Un trattamento particolare non è dunque giustificato anche per rapporto a parecchie altre realtà ben più critiche nel resto del Cantone.

Rispondiamo dunque alle vostre 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)?

Il Piano dei trasporti del Luganese, allestito dalla Commissione regionale dei trasporti ed approvato dal Consiglio di Stato, nella prima fase di attuazione non prevede misure per l'asse in questione.

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?

Aspetti relativi alla mobilità sono stati discussi in seno al Gruppo di lavoro della Regio Insubrica "Pianificazione e trasporti", dove sono rappresentate le Province. L'asse Gandria-Porlezza, non è stato tema di particolari discussioni.

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?

La dogana di Gandria rientra tra i posti di conteggio permanenti del Cantone e si dispongono dunque i dati ora per ora e per direzione. Inoltre nel 2007 è stata effettuata un'inchiesta in gran parte delle dogane ticinesi, tra cui quella in questione. Siamo pertanto in grado di fornire gran parte delle informazioni richieste. Alcune informazioni sono state fornite nella precedente premessa; per i dettagli rimandiamo agli allegati 1 e 2.

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?

Non disponiamo dei dati d'utenza della linea Porlezza-Lugano, servizio effettuato da un'impresa italiana senza mandato di prestazione del Cantone.

Per quanto concerne il trasporto comune (car sharing o car pooling) in generale, si segnala che i Piani di sviluppo della mobilità aziendale, elaborati dalle aziende stesse con il sostegno del Cantone nell'ambito del progetto della "Mobilità aziendale", considerano pure i frontalieri provenienti da questo asse. Inoltre anche la campagna di sensibilizzazione per la condivisione dell'automobile (carpooling), che si appoggia sulla piattaforma www.liberalauto.ch e promossa nello stesso ambito, prevede delle sezioni destinate agli itinerari dei frontalieri suddivisi secondo i principali valichi, tra cui anche quello in oggetto.

Informiamo inoltre che nel 2010, nell'ambito del progetto Interreg 2007-2013, è stato avviato uno studio "La via del Ceresio: Mobilità sostenibile e trasporto lacustre - Studio per la realizzazione di un servizio di navigazione veloce Porlezza-Lugano". Esso è promosso dal sindacato UNIA per la parte svizzera e dalla Comunità montana della valli del Lario e del Ceresio per la parte italiana. Questo Consiglio attende con interesse i risultati di questo studio, la cui candidatura è stata sostenuta anche dal Cantone.

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 Vedeggio-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?**

Come segnalato nella parte introduttiva il traffico alla dogana di Gandria viene rilevato in modo permanente. La situazione attuale e le possibili prospettive future non sono tali da giustificare un monitoraggio straordinario dell'asse in questione. L'attuale monitoraggio è ritenuto sufficiente.

Spetta alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese proporre e motivare eventuali misure a livello regionale. Se la CRTL lo ritenesse opportuno queste dovrebbero poi esser inserite nel Programma d'agglomerato del Luganese in fase di allestimento e che sarà trasmesso a metà 2012 alla Confederazione. Quest'ultima prevede il co-finanziamento anche di misure previste fuori dai confini nazionali a condizione che ci siano dei benefici tangibili per l'agglomerato in Svizzera. Da parte nostra è impossibile al momento esprimerci su un possibile finanziamento di un P&R in Italia, anche se non lo si può escludere a priori.

Per quanto concerne il car-pooling si rimanda alla risposta alla domanda 4.

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)?

In genere sono i comuni a proporre al Cantone interventi di moderazione su strade cantonali sul proprio territorio, tramite uno studio preliminare che dimostri le necessità (ad es. rilievo velocità, statistica incidenti ecc.) e indichi le possibili misure. Se sono dimostrate la necessità e la pubblica utilità delle misure proposte, si prosegue con la progettazione e la realizzazione delle stesse. L'intervento viene di regola finanziato in parti uguali da Cantone e Comune. Nella fattispecie non sono state segnalate né intraprese iniziative particolari da parte della Città di Lugano.

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?

In base a quanto indicato sopra non è previsto un aumento del traffico pesante su questo asse.

Vogliate gradire, signori deputati, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

L. Pedrazzini

G. Gianella

Allegati:

1. Statistiche conteggi automatici Gandria Dogana
2. Inchiesta alla Dogana di Gandria 2007

Copia:

- Divisione delle costruzioni
- Sezione della mobilità
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Casella postale 4046, 6904 Lugano