

## Comunicato stampa del **Municipio**

### **Piano viario del Polo: presentazione di studi recenti e prossimi passi**

**Il Municipio ha preso atto dei risultati di alcuni studi relativi alla situazione viaria di Lugano a seguito dell'introduzione delle misure del Piano viario del Polo (PVP) e dopo l'apertura della Galleria Vedeggio-Cassarate. I dati confermano che complessivamente i tempi di percorrenza sono diminuiti o sono rimasti invariati; nel centro restano alcuni snodi problematici e gli obiettivi relativi al trasporto pubblico sono stati raggiunti solo parzialmente. Le analisi saranno trasmesse per osservazioni ai firmatari della petizione *Questo PVP non soddisfa i cittadini contribuenti*, che riceveranno anche lo studio relativo alla richiesta di introdurre modifiche viarie in Corso Pestalozzi-Corso Elvezia.**

I risultati degli studi<sup>1</sup> confermano una diminuzione dei tempi di percorrenza complessivi mentre, nonostante un calo del traffico parassitario, in alcuni snodi cittadini la viabilità pone ancora problemi, in particolare nel centro. La situazione resta quindi sotto osservazione e il lavoro di ottimizzazione continua: dall'entrata in vigore del PVP sono state introdotte diverse misure puntuali per migliorare il funzionamento della rete viaria e ridurre i tempi di attesa.

Lo studio del Dipartimento del territorio relativo agli effetti sul traffico della galleria Vedeggio-Cassarate, ad esempio, attesta che la nuova infrastruttura ha favorito il trasferimento di parte dei transiti sulla circonvallazione, sgravando in modo importante alcune arterie principali della rete di accesso alla città.

Di recente, è stata verificata la possibilità di aggiungere nuove manovre di svolta in corrispondenza di Piazza Castello (vedi allegato studio nodo 9), come richiesto nella petizione *Questo PVP non soddisfa i cittadini contribuenti*. È stata analizzata la fattibilità tecnica dell'introduzione, per un periodo di prova, della svolta a sinistra su Corso Pestalozzi, davanti a Palazzo dei Congressi, per i veicoli che giungono dal lungolago e della svolta a sinistra da Viale Cattaneo verso il Lungolago, sono stati stimati i costi e le ripercussioni sul traffico di questi interventi, così come il loro influsso sul funzionamento del nodo semaforico e della viabilità. Ne è emerso che - pur essendoci qualche vantaggio per l'utenza - vi sono diversi svantaggi e rischi significativi per la funzionalità del nodo, già oggi uno dei punti critici del sistema. L'incrocio, infatti, nelle ore di punta raggiungerebbe il limite della sua capacità, con importanti ripercussioni sul trasporto pubblico. Il Municipio ha deciso, in ogni caso, di trasmettere anche questo studio per osservazioni ai petenti.

---

<sup>1</sup> "Monitoraggio 2015 degli effetti di traffico della galleria Vedeggio-Cassarate e del Piano della viabilità del Polo" (Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità); "Resoconto Unità di gestione della mobilità del Polo Luganese (UGM) 2015"; Studio commissionato dal Municipio al Politecnico federale di Zurigo (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, IVT) - "Verkehrsplanerische Expertise des Verkehrsregimes der Innenstadt von Lugano"; Verifiche viarie Corso Elvezia, del 24/06/2016; Studio "Nodo 9: Corso Pestalozzi - Corso Elvezia del 28/10/2016.

## Monitoraggio 2015 degli effetti di traffico della galleria Veduggio-Cassarate e del PVP

Secondo lo studio cantonale gli obiettivi strategici del PVP sono stati globalmente raggiunti, mentre purtroppo lo sono stati solo parzialmente quelli relativi al trasporto pubblico. In sintesi le conclusioni del monitoraggio:

- i volumi di traffico stradale nel 2015 sono analoghi a quelli del 2013, leggeri aumenti o diminuzioni sono registrati in diversi punti della città. Si evidenzia un aumento più marcato (circa il 10%) sul comparto Lugano nord. Su alcuni tratti i volumi di traffico registrati nel 2015 e 2013 divergono rispetto alle previsioni allestite prima dell'apertura della galleria, in parte a causa delle modifiche intercorse tra l'assetto stradale originariamente previsto e quello effettivamente attuato. La zona nord (Vezia, Massagno, Besso) ha riscontrato forti diminuzioni in via S. Gottardo a Massagno (-35%), via Selva (-28%), via S. Gottardo a Lugano (-16%) e in via Besso (-7%). È confermata la tendenza sul tridente con l'aumento del traffico su via Ciani (+119%) e via Ceresio (+18%) e la diminuzione in via Trevano (-9%).
- il volume di traffico in entrata e uscita dalla città è rimasto stabile e la sua ripartizione sulle cinque direttrici principali è confermata (la ripartizione del traffico in entrata e uscita dalla città sulle varie direttrici ha subito una variazione importante con l'apertura della galleria, ma è poi rimasta invariata tra il 2013 e il 2015): la galleria ha permesso di trasferire parte del traffico sulla circonvallazione e sgravare in modo importante alcune arterie principali della rete di accesso alla città;
- i volumi di utenza del trasporto pubblico confermano la crescita dell'utilizzo di questo mezzo di trasporto, in analogia a quanto si riscontra anche nel resto del Cantone;
- il traffico stradale è stato fluidificato su diversi assi principali e questa situazione, già riscontrata nel 2013 è confermata anche dai dati del 2015;
- le linee di trasporto pubblico non sono state velocizzate nella maniera auspicata inizialmente e i dati del 2015 confermano quanto rilevato nel 2013.

## Resoconto Unità di gestione della mobilità del polo luganese (UGM) 2015

Di seguito una tabella degli interventi effettuati dal 2013 per migliorare la viabilità sulla base delle verifiche e delle esperienze maturate a seguito dell'entrata in funzione del PVP, a cura dell'Unità di gestione della mobilità del polo luganese (UGM).

Interventi 2013-2014	Esito
Spostamento passaggio pedonale Corso Pestalozzi – Corso Elvezia	L'intervento ha permesso di prolungare la fase di verde per i veicoli provenienti da Corso Elvezia e diretti al lungolago. E' aumentata la scorrevolezza lungo Corso Elvezia e sono diminuite le colonne. Non vi è stata una diminuzione del traffico ma sono calati i tempi di attesa.
Nodo 13 via Trevano – via Zurigo	All'incrocio tra via Trevano e via Zurigo, la precedente corsia di sola svolta a sinistra è stata convertita in dritto/sinistra; ciò ha portato all'aumento della capacità in direzione del centro e alla diminuzione delle colonne su via Trevano. A valle dell'incrocio, su via Franscini, grazie alla rimozione della fascia multifunzione e del passaggio pedonale è stata ricavata la seconda corsia veicolare per accogliere i veicoli provenienti da Via Trevano.

Nodo 61 via Fola – via Ceresio	L'intervento, eliminando la possibilità di raggiungere via del Sole da nord, ha permesso di separare la svolta a destra per via Fola dalla direzione dritta. Su via Fola le corsie sono state divise in svolta a destra e dritto/sinistra.
Uscita taxi al nodo 10 Piazza Manzoni	Li taxi A provenienti da Paradiso possono accedere a Piazza Manzoni usufruendo della corsia bus centrale che svolta a sinistra su via della Posta.
Accessibilità al posteggio LAC	Per favorire la visibilità del posteggio, in prossimità della rotonda tra Riva Caccia e via Adamini la corsia bus è stata resa utilizzabile dalle auto che entrano al posteggio LAC.
Spostamento passaggio pedonale stazione FFS	Il passaggio pedonale in via Maraini non permetteva di far defluire il traffico in direzione Paradiso, portando colonne su via San Gottardo dal centro, da nord su via Besso e da Massagno. È stato eliminato il passaggio pedonale in corrispondenza della rotonda. Il collegamento tra la FLP e la stazione FFS avviene attraverso il marciapiede e la passerella esistente.
Modifiche area di Corso Elvezia (inversione di Via Canonica)	L'inversione del primo tratto di via Canonica tra corso Elvezia e via Lucchini contribuisce a diminuire il traffico che si immette su Corso Elvezia.

<b>Interventi eseguiti 2015-2016</b>	<b>Esito</b>
Modifica nodo 1 Liceo	Grazie all'eliminazione della svolta a sinistra da Cassarate per via Foce e al funzionamento in contemporanea del passaggio pedonale di via Foce con il flusso principale di viale Cattaneo è aumentata la capacità dell'asse Centro-Gandria con un calo della colonna.
Modifica corsie via Balestra all'incrocio con Corso Elvezia	Grazie a una diversa disposizione delle corsie in direzione di Cassarate è possibile svincolare il traffico che prosegue dritto da quello che svolta a destra in Corso Elvezia.

Inoltre, sono state apportate modifiche al funzionamento dei semafori con l'obiettivo di minimizzare le colonne, rendendo meno lunghi i tempi di attesa per i pedoni e per il trasporto pubblico. Ciò ha comportato una diminuzione sistematica dei tempi del ciclo semaforico durante gli orari non di punta; il miglioramento del funzionamento delle entrate e uscite dei bus alla fermata di Lugano Centro; l'ottimizzazione del funzionamento del passaggio del bus al nodo 37 di Cornaredo; l'aumento dei tempi di verde e diminuzione delle attese ai semafori zona scuole di Molino Nuovo.

### **Studio del Politecnico di Zurigo (IVT)**

Nel giugno 2015, il Municipio ha assegnato un mandato per la verifica delle criticità del PVP all'Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) ETH Zürich (Prof. Dr. Kay W. Axhausen). La richiesta verteva, in particolare su alcune tratte: Corso Elvezia, via Balestra, viale Cattaneo, via Magatti - via della Posta - via Vegezzi, Corso Pestalozzi e via Pretorio.

Secondo l'analisi dei dati relativi al periodo 2008-2016, vi è stato un aumento delle velocità di percorrenza su tutti i percorsi e un alleggerimento del settore centrale. Lo studio ha confermato che lo spostamento del traffico avvenuto grazie all'apertura della galleria e ai nuovi tragitti possibili ha alleggerito il settore centrale della città. È emerso, inoltre, che la riorganizzazione della rete ha comportato una redistribuzione dei chilometri percorsi, concentrati maggiormente sulle strade principali. Per alcune tratte la riorganizzazione ha tuttavia portato a un incremento dei tempi di percorrenza. Lo studio svolto dall'IVT conclude che complessivamente la situazione del centro città è migliorata e conferma che la galleria Vedeggio-Cassarate ha permesso di trasferire parte del traffico e sgravare in modo importante alcune arterie della rete di accesso alla città. In generale, l'IVT osserva che per una valutazione più puntuale sarebbero necessari ulteriori approfondimenti (analisi costi-benefici completa, maggiori analisi col modello del traffico, analisi degli incroci per i pedoni).

Allegati: studi citati

*Per ulteriori informazioni:*

**Marco Borradori**, sindaco

**Angelo Jelmini**, municipale, Dicastero Sviluppo territoriale

**Michele Bertini**, vicesindaco, Dicastero Sicurezza e spazi urbani (per lo studio UGM)

**Marco Hubeli**, direttore Divisione Pianificazione, ambiente e mobilità, t. 058 866 76 66