

Lodevole
Municipio Città di Lugano
Palazzo Civico
Piazza della Riforma
6900 Lugano

Lugano, 26 marzo 2010

INTERROGAZIONE

Informazione sul PVP e gestione del traffico

Con l'apertura della Galleria Vedeggio–Cassarate, prevista per fine 2011/inizio 2012, saranno in funzione le opere con alta priorità (priorità A) del Piano viario del Polo (PVP). Alcune opere sono già in via di realizzazione, come ad esempio il rifacimento del ponte di Via Fola. Uno degli obiettivi principali che il PVP si prefigge, sarà quello di evitare il traffico d'attraversamento della città. È risaputo che le modifiche viarie introdotte dal PVP, che rivoluzioneranno la mobilità all'interno della nostra città, per questioni tecniche entreranno in vigore in modo immediato (dall'oggi al domani) e non in modo graduale. Sicuramente, in una fase iniziale, si creeranno situazioni confuse e di disagio per gli utenti della strada. Per evitare ciò e ridurre al minimo il disagio, **riteniamo fondamentale informare la popolazione con largo anticipo e con una chiara strategia sulle importanti novità riguardanti la viabilità, e sul nuovo concetto di mobilità all'interno del Polo.** Stiamo cambiando la città e il modo di muoversi al suo interno, e solamente gli addetti ai lavori sanno e si rendono conto di ciò che avverrà.

Proprio su questa tematica nel MMN. 7868 del 29 aprile 2009 "PVP" al capito 2.1.7, si può leggere: *"I cambiamenti così approntati muteranno profondamente la percezione del territorio da parte dei cittadini e richiederanno la modifica delle proprie abitudini in termini di mobilità. In questo passaggio delicato, dove è in gioco il senso di appartenenza al territorio, occorre assumersi l'importante ruolo di accompagnare il cittadino verso una nuova vivibilità in città. In risposta a questa esigenza si intende elaborare un piano di comunicazione sull'arco di 4 anni, capace di informare i cittadini sui lavori in corso e sui cambiamenti previsti nel settore della mobilità.*

In termini di prodotti si dovranno creare brochure, cartine informative, manifesti informativi (se e quando necessario), sito internet. I costi a carico della Città per l'attuazione del progetto di comunicazione sono stati quantificati in fr. 400'000.- (indice di costo delle costruzioni marzo 2009). Cantone e CRTL contribuiranno a loro volta mediante crediti integrati nelle singole misure del Messaggio Governativo del PVP".

S 2



Piano dei trasporti
del Luganese
**Piano della viabilità
del Polo**

**Scheda
settoriale S2**

**Organismo
di gestione della
mobilità**

OTTEMBRE 2007

Committenti

Dipartimento del territorio
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Delegazione delle Autorità

Marcello Bernardi,
Riccardo De Gottardi,
Dipartimento del territorio

Emanuele Gianini,
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Rappresentanti
dei 15 Comuni del Polo

Direzione di progetto

Martino Colombo,
Daniele Brusacoram,
Sezione della mobilità

Nicola Klainguti,
Sezione dello sviluppo
territoriale

Brunello Arnaboldi,
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Collaborazione

Prof. Angelo Rossi,
Dänikon

Concetto grafico

Studio grafico Steiger Felder

Impaginazione

Isabella Steiger Felder

Foto

Andrea Franchi

Esecuzione cartine

Clichés Color 2000 Sagl

Dati delle carte

PK 50 e PK 25

© 2001

Ufficio federale di topografia

Sommario

1	Introduzione	pag. 4
2	La gestione della mobilità urbana	pag. 5
3	L'unità di gestione della mobilità	pag. 6
3.1	Compensorio	
3.2	Competenze / Compiti	
4	Proposta di organismo di gestione	pag. 8
4.1	Scelta del tipo di organizzazione	
4.2	La proposta	

1

Introduzione

Oggi, nei poli urbani, la mobilità è un sistema di flussi complesso formato dalle relazioni tra numerosi attori e numerose localizzazioni. Questo sistema produce valore aggiunto, è un elemento indispensabile per la qualità della vita, ma pone un importante problema di sicurezza e ha conseguenze negative sull'ambiente. È indispensabile quindi che la mobilità sia gestita in modo coordinato, tenendo conto delle esigenze degli attori, della molteplicità dei mezzi di trasporto, delle destinazioni più importanti dei flussi, come pure delle loro conseguenze.

Per effetto del forte sviluppo economico, della suburbanizzazione della popolazione e delle aziende, delle trasformazioni avvenute all'interno dell'apparato di produzione e del conseguente incremento molto importante del traffico, il sistema di relazioni della mobilità urbana nel corso degli ultimi trent'anni è diventato molto complesso e domanda oggi di essere gestito in modo coordinato e a livello sovracomunale.

Nella regione urbana del Luganese, per far fronte a queste nuove problematiche Comuni, CRTL e Cantone lavorano da diversi anni alla realizzazione del PTL. Conseguenza importante di questi lavori è il Piano della viabilità del Polo Luganese (PVP), che contiene le misure di supporto e accompagnamento del PTL che dovranno essere realizzate nel Polo. Si tratta essenzialmente di un insieme di misure concrete di gestione della mobilità da attuare nei prossimi anni quale accompagnamento alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate.

La realizzazione concreta di queste misure fa nascere nel Polo l'esigenza di ottimizzare e coordinare la gestione della mobilità a livello sovracomunale. Sino ad ora la mobilità era gestita prevalentemente in modo settoriale e frammentato, non solo a Lugano ma anche nelle altre città e agglomerati in Svizzera. Si tratta di una situazione insoddisfacente. Per esempio nel Polo di Lugano numerosi enti e strutture sono coinvolti in maniera diversa: il Cantone, la CRTL, i Comuni¹. Osserviamo poi che all'interno della stessa istituzione i compiti sono assegnati a unità diverse: chi pianifica non realizza, chi realizza non gestisce e così via. Le reti della mobilità individuale, del trasporto pubblico e della mobilità lenta sono gestite separatamente.

Non è oramai più possibile **pensare e pianificare la mobilità** senza integrare tutti i modi di trasporto. Al proposito vi è stata una presa di coscienza progressiva e l'impostazione stessa del PTL e del PVP ne sono la dimostrazione. La **gestione della mobilità nel Polo urbano** deve avvenire in modo coordinato e coprire un territorio che si estende ben oltre i confini di un singolo Comune.

Per realizzare questo obiettivo occorre creare un organismo di gestione unico della mobilità urbana del Polo.

Questa scheda indica:

- le proposte sulla possibile forma organizzativa e sulle competenze della nuova unità;
- il comprensorio da gestire;
- l'elenco dei compiti;
- la definizione dell'organigramma.

Si tratta di proposte che vanno discusse e concretizzate nel più breve tempo possibile, affinché l'organismo sia operativo prima dell'apertura della galleria Vedeggio – Cassarate.

¹ Ognuno operante entro i suoi limiti territoriali

2 La gestione della mobilità urbana

Nella situazione attuale degli agglomerati urbani svizzeri la mobilità è un sistema formato dalle seguenti componenti:

- mobilità individuale
- trasporto pubblico
- mobilità ciclabile e pedonale
- posteggi

Come mostra la figura a lato altre due componenti sono necessarie per il buon funzionamento di questo sistema. Si tratta della telematica dei trasporti² e della rete semaforica.

Questo sistema ha conosciuto negli ultimi due decenni una dinamica straordinaria e genera problemi che vanno affrontati con un approccio pianificatorio. In maniera sintetica questo approccio comprende le seguenti fasi:

- fase di definizione della strategia
- fase decisionale
- fase realizzativa
- fase operativa

In queste fasi sono coinvolti cinque tipi di attori:

- **le istituzioni e gli organi politici**, ai quali compete la presa di decisioni;
- **le amministrazioni pubbliche**, che si occupano degli aspetti tecnici e giocano un ruolo fondamentale nel preparare le decisioni politiche e nell'attuazione delle stesse;
- **gli specialisti** del settore quali i pianificatori, i consulenti, i progettisti;
- **le imprese di trasporto pubblico**;
- **gli utenti**, che sono parte attiva della mobilità.

Tenuto conto del grado di complessità di questo insieme di relazioni, nelle amministrazioni dei poli urbani svizzeri è nata nel corso degli ultimi anni l'esigenza di combattere il frazionamento dei compiti e delle responsabilità affidando la gestione e il coordinamento delle fasi elencate qui sopra ad una **unità con compiti specifici**.

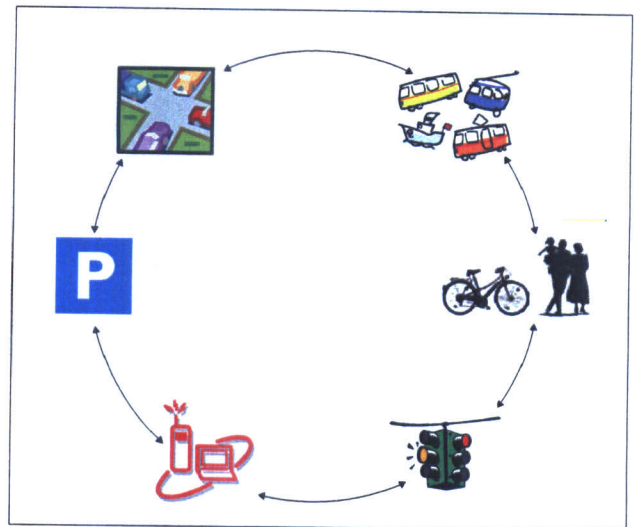


Fig. 1 – Componenti del sistema della mobilità

² La telematica nel campo dei trasporti è definita come l'uso combinato di informatica e telecomunicazioni per la gestione della mobilità.

3 L'unità di gestione della mobilità

3.1 Comprensorio

L'attività di gestione della mobilità nel Polo urbano di Lugano deve essere estesa ad un comprensorio sovracomunale che è definito dalle **localizzazioni dei nodi intermodali** (Park and Ride di Cornaredo, Vezia e Fornaci) e dalla rete degli **impianti semaforici**. La cartina che segue definisce il comprensorio e i Comuni interessati dallo stesso.

I Comuni interessati sono dunque i seguenti:

Canobbio
Collina d'Oro
Lugano
Massagno
Muzzano
Paradiso
Porza
Savosa
Sorengo
Vezia

Si noti che il comprensorio dello studio del PVP comprende oltre ai Comuni sopra menzionati anche quelli di Cadempino, Cadro, Comano, Cureglia e Lamone. Questi ultimi sono esterni al perimetro definito dagli impianti semaforici e dei nodi intermodali e si ritiene che non sia necessario estendere ad essi il comprensorio di intervento dell'unità di gestione.

3.2 Competenze / Compiti

All'unità di gestione della mobilità vanno affidate le seguenti competenze:

- Conoscere la situazione
- Identificare i problemi
- Elaborare strategie di intervento
- Definire le misure e preparare le decisioni politiche
- Partecipare e verificare la realizzazione delle misure
- Promuovere la mobilità sostenibile

I compiti specifici di cui si deve occupare l'unità di gestione della mobilità sono i seguenti:

Traffico individuale motorizzato (TIM):

- Monitoraggio del traffico: conteggi del traffico, statistiche, modello del traffico, ecc.
- Misure di moderazione del traffico: cambiamenti nella gerarchia stradale, ottimizzazione della rete (sensi unici, divieti di svolta, ecc.), verifica e coordinamento di nuove zone 30

Trasporti pubblici (TP):

- Valutare proposte di modifica di linee e orari
- Misure di velocizzazione delle corse

Mobilità ciclabile e pedonale:

- Pianificare i percorsi ciclabili e pedonali a livello sovracomunale
- Concretizzare i percorsi previsti dalla scheda S5 del PVP
- Coordinare la realizzazione degli stessi

Posteggi

- Concretizzare le misure di politica dei posteggi previste dal Piano dei posteggi del Polo (PPP, Scheda S6 del PVP)
- Coordinare la gestione dei posteggi pubblici
- Valutare proposte di gestione dei posteggi P+R

Impianti semaforici

- Realizzare le misure previste dalla scheda S7 del PVP
- Monitoraggio costante dei flussi di traffico e adattamento della programmazione delle fasi
- Elaborazione di concetti di conduzione del traffico in occasione di manifestazioni, cantieri importanti o altre situazioni eccezionali

Telematica

- Realizzazione dei sistemi di conduzione del traffico quali Infoposteggi e Infoviabilità
- Programmazione e gestione di questi sistemi

Altri compiti

- Attività di promozione e informazione sulla mobilità sostenibile
- Traffico di approvvigionamento delle aziende e dei cantieri principali

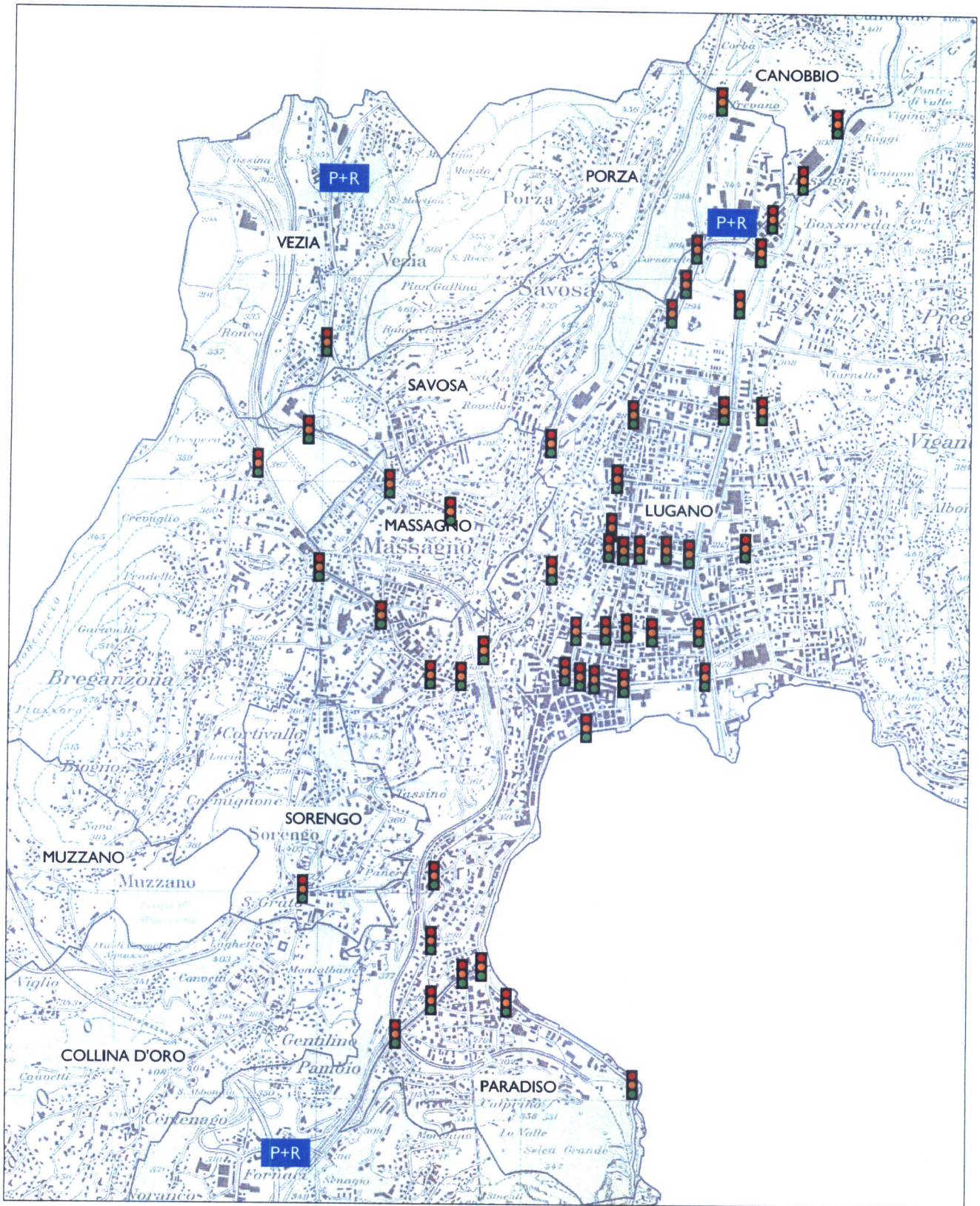


Fig. 2 – Comprensorio di gestione della mobilità

4 Proposta di organismo di gestione

4.1 Scelta del tipo di organizzazione

Le competenze e i compiti dell'unità di gestione della mobilità possono essere affidati in via di principio ad organismi con personalità giuridiche diverse, come per esempio:

1. una **società anonima** con capitale finanziato dai Comuni del comprensorio;
2. un **consorzio** costituito dai comuni del comprensorio;
3. una nuova **unità** all'interno dell'amministrazione comunale di Lugano convenzionata con i Comuni del comprensorio.

La soluzione che appare essere la più praticabile è la terza. I motivi che la fanno preferire alle altre due sono essenzialmente:

- il fatto che la competenza decisionale spetta ad organi politici;
- la necessità di un costante contatto con i servizi amministrativi con i quali deve collaborare (polizia, pianificazione urbanistica, genio civile, ecc.);
- l'infrastruttura di base per l'esercizio di una parte importante delle attività di gestione della mobilità esiste ed è di proprietà dei Comuni;
- la maggior parte del comprensorio di intervento è sul territorio del Comune di Lugano.

4.2 La proposta

La nuova unità amministrativa è sottoposta al Municipio e collabora in particolare con la Polizia comunale e il Dicastero del territorio.

Siccome il comprensorio di intervento della nuova unità si estende sul territorio di più Comuni sarà necessario che gli stessi deleghino alla nuova unità i compiti elencati al capitolo 3.2.

L'unità amministrativa deve rendere conto regolarmente delle sue attività ad una Delegazione delle Autorità (DA) in cui saranno rappresentati i Comuni del comprensorio, la CRTL e il Cantone. La DA sarà l'organo decisionale per i compiti sovracomunali.

In questo ambito devono venir fissati e approvati gli obiettivi e i principi operativi nonché verificata l'attività dell'unità.

La CRTL assume inoltre la funzione di tramite tra la DA e l'unità di gestione.

I limiti, le competenze, l'organizzazione nonché gli aspetti finanziari saranno successivamente definiti.

Il tutto sarà oggetto di una convenzione tra i Comuni interessati. Nella stessa saranno regolati anche i rapporti con la CRTL e il Cantone.

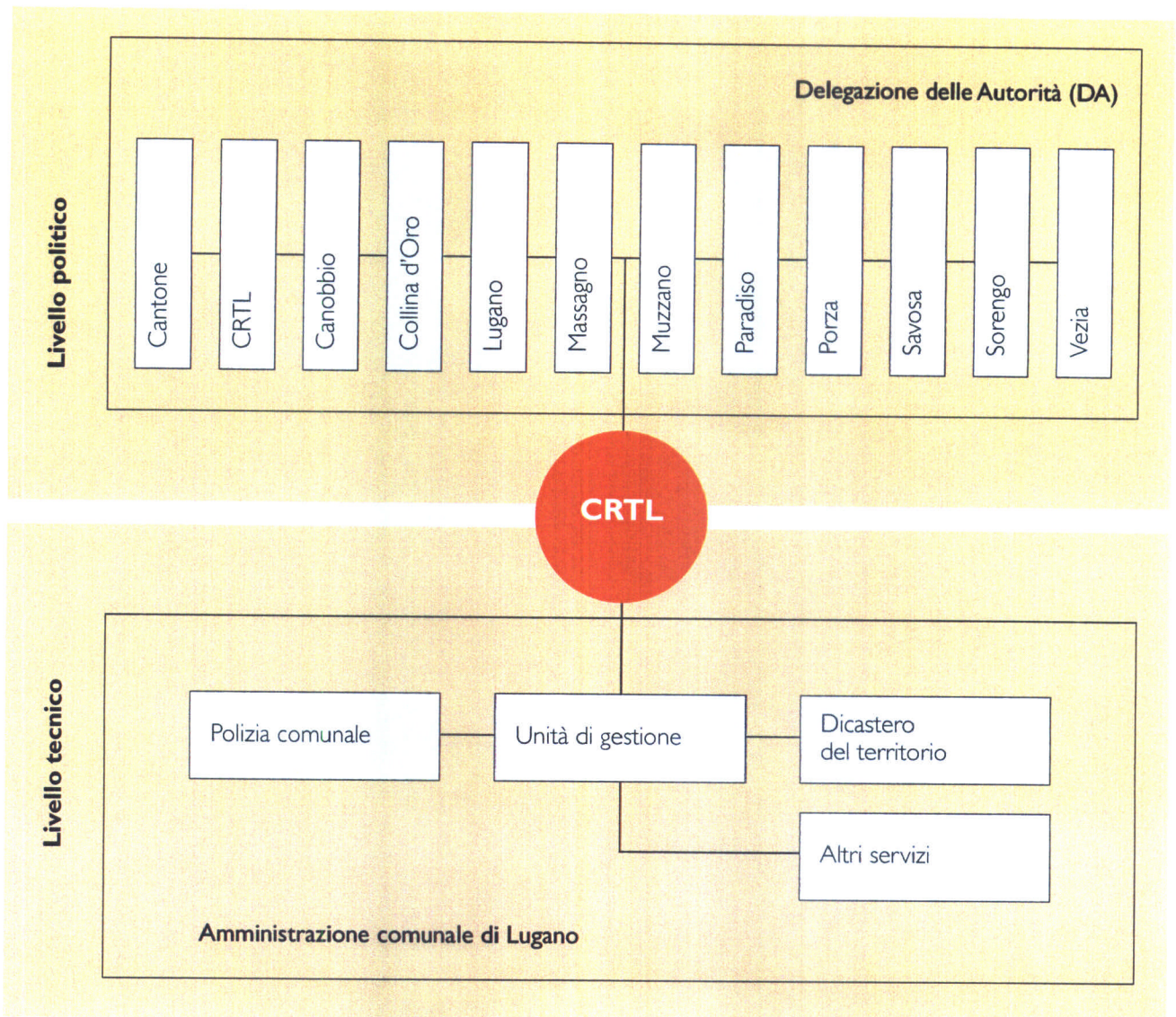


Fig. 3 – Organigramma

