



MUNICIPIO

Lugano, 14 febbraio 2020 trs
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 13/02/2020

Onorevoli Signora e Signori
. Paolo Toscanelli
. Peter Rossi
. Federica Zanchi
. Tiziano Galeazzi
. Lukas Bernasconi
. Gian Maria Bianchetti
. Enea Petrini
Consiglieri Comunali
Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 1006 - "PVP Piano Viario Paralizzato"

Onorevoli Signora e Signori,

in riferimento alla Vostra interrogazione in oggetto, del 10 gennaio 2019, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Quali sono le intenzioni del Municipio in merito alla situazione della viabilità del centro cittadino?*

Nel documento "Linee di sviluppo 2018-2028" del Municipio si può leggere come l'Esecutivo persegue l'obiettivo di riqualificare e proseguire nella pedonalizzazione del centro e la moderazione del traffico sul lungolago.

Parallelamente il Municipio ha attivato una fase sperimentale del PVP, con l'introduzione di due ulteriori svolte all'incrocio di Piazza Castello - Piazza Indipendenza.

2. *Le promesse di una modifica di viabilità di alcune strade quando vedranno luce verde?*

A fine settembre 2019 sono state introdotte in fase di prova la possibilità di due nuove svolte e meglio:

- svolta a sinistra su Corso Pestalozzi per chi proviene dal lungolago;
- svolta a sinistra sul lungolago per chi proviene da Viale Cattaneo.

Attualmente è in corso l'analisi dei dati di monitoraggio che verranno presentanti a fine febbraio al Municipio.

3. *Come reputa il Municipio le 7679 firme a favore della revisione del PVP e l'immobilismo del proprio capo dicastero?*

L'attuazione di modifiche viarie necessitano un'attenta valutazione delle conseguenze sulla viabilità della rete locale ed anche regionale, così come una ponderazione di vantaggi/svantaggi per tutti gli utenti della strada (trasporto pubblico, mobilità lenta, traffico motorizzato individuale). Tali processi richiedono tempo e coordinazione su più fronti.

Ad ogni modo, tale esercizio ha permesso di instaurare un nuovo regime viario a titolo sperimentale (v. risposta domanda 2).

4. *Vista l'intenzione di chiudere il lungolago al traffico esiste uno studio che mostra le ripercussioni per le altre arterie cittadine in caso che non venga costruita una nuova via di accesso alternativa? Se sì quale?*

5. *Nella volontà di chiudere il lungolago al traffico è stata presa in analisi anche la futura chiusura di alcune strade dovute ai futuri lavori alla stazione FFS di Lugano?*

6. *Che impatto avrà per la viabilità la chiusura del lungolago, del tunnel di Besso e del passaggio a livello?*

7. *Esiste uno studio che mostra le varie ripercussioni viarie in caso di una chiusura in contemporanea di questi 3 accessi?*

8. *Visto che attualmente non esiste un'alternativa valida alla chiusura del Lungolago non si è pensato alla creazione di uno (o più) circuiti ad anello in modo da far fluire meglio il traffico su suolo cittadino?*

La volontà del Municipio come espresso nelle "Linee di sviluppo 2018-2028" è quella di una moderazione del lungolago. Attualmente non è infatti prevista una sua completa chiusura.

La chiusura del lungolago è comunque stata analizzata con il modello del traffico nell'ambito del PVP, dal quale è emerso che la pedonalizzazione di Riva Vela e Riva Albertolli (LAC-Casinò) non risulta attuabile e non lo sarà in ogni caso prima del potenziamento dei nodi intermodali nella Valle del Vedeggio e del migliorato collegamento tra Molinazzo e Lugano previsti con la tappa prioritaria del tram-treno del Luganese.

Nell'ambito di studi preliminari per il comparto del lungolago sono stati ipotizzati scenari con riduzione del traffico al fine di poter dare maggiori spazi al trasporto pubblico e alla mobilità lenta. Nel lungo termine e con una riduzione ipotizzata del 50% del traffico sul lungolago potrebbe risultare possibile instaurare il concetto di strada dinamica, ovvero che a seconda delle fasce orarie viene dedicato maggiore spazio a auto, trasporti pubblici o mobilità lenta.

Tale soluzione è in linea con il concetto di non realizzare infrastrutture pesanti, statiche ed economicamente onerose che marcano il territorio in modo duraturo (per esempio tunnel).

Sia la strada dinamica che altre modifiche viarie, come detto nella risposta no. 3, dovranno essere attentamente studiate e valutate in considerazione anche delle ricadute sul traffico delle strade limitrofe e su quelle regionali e rispettivamente di come attuare una riduzione dei flussi veicolari sul lungolago.

9. *Si vuole eliminare il traffico nel centro cittadino ma allo stesso tempo le proposte del servizio pubblico rimangono al quanto stagnanti. Il lodevole Municipio non crede sia meglio potenziare prima il servizio pubblico e poi pensare alla riduzione dei veicoli nel centro cittadino?*
10. *Esistono già dei piani per potenziare il servizio pubblico su tutto il territorio cittadino? Se sì quali?*
11. *Come si valuta il servizio pubblico nelle zone più "periferiche" che necessitano dell'auto per gli spostamenti? Quando si pensa di potenziare il servizio in questi quartieri e in che modo?*

Il servizio di trasporto pubblico è stato potenziato con il cambio orario 2016 per la macrozona 3 (Carona, Pazzallo, Pambio Noranco e Barbengo), dicembre 2017 per la macrozona 1 (Albonago, Aldesago, Ruvigliana, Gandria, Brè e Cureggia) e dicembre 2018 per la macrozona 2 (Cadro, Sonvico, Valcolla).

Con l'apertura della Galleria di Base del Ceneri (dicembre 2020) verrà attuata una ristrutturazione del trasporto pubblico sull'intero Cantone, che permetterà di ridurre i tempi sulla rete ferroviaria tra gli agglomerati e di aumentare la frequenza, la copertura della fascia oraria (generalmente 6-24h, anche nei fine settimana) e il numero di corse al sabato e alla domenica delle linee su gomma.

Il potenziamento previsto è meglio evidenziato dai seguenti dati:

- aumento dell'offerta ferroviaria (+40% treni-km);
- aumento dell'offerta delle linee regionali (+71% di prestazioni km);
- ampliamento dell'offerta delle linee urbane (+15% prestazioni km).

In particolare, le linee su gomma, avranno cadenze di 7.5/10/15 minuti all'interno dell'agglomerato del Luganese, frequenze semi-orarie nei fondovalle e orarie o bi-orarie nelle valli laterali e discoste.

L'estensione degli orari all'interno degli agglomerati e nei fondovalle sarà 06.00 (primo arrivo in centro) - 24.00 (ultima partenza dal centro), e rispettivamente 06.00-20.00 nelle valli laterali e discoste. La Valcolla, che è indicata quale valle laterale e discosta, avrà inoltre dei collegamenti fino alla mezzanotte il venerdì e sabato sera.

12. *Quanti posteggi (numero di stalli) ha a disposizione la città di Lugano per il P&R?*
Complessivamente sono 1'035 stalli distribuiti sui P+R Cornaredo (Resega, Stadio Est e Termica) e P+R Fornaci.

13. *Il lodevole Municipio li reputa sufficienti per ridurre il traffico nel centro cittadino considerando il loro utilizzo per lavoratori abituali, turisti e popolazione?*

Le statistiche di utilizzo dei P+R - periodo 2017-2019 - mostrano come gli stessi dispongano ancora di un buon margine di stalli liberi. Infatti il 57% degli stalli risulta essere inutilizzato, ovvero 590 posteggi. Ciò non condiziona dunque l'impossibilità di far capo ad un posteggio di interscambio per recarsi in Città e l'offerta non è pertanto limitante.

- P+R Resega: 27% utilizzati;
- P+R Termica: 46% utilizzati;
- P+R Stadio est: 45% utilizzati;
- P+R Fornaci: 58% utilizzati.

14. *Esistono dei piani per il potenziamento dei P&R esistenti su suolo cittadino o una collaborazione con i comuni limitrofi per aumentare i posteggi a disposizione?*

La competenza in ambito di posteggi di interscambio è del Cantone. Uno degli elementi funzionali del Piano dei Trasporti del Luganese è infatti la gestione ed organizzazione della mobilità da e verso l'agglomerato. Il primo anello di filtro è virtualmente rappresentato da tutte quelle aree di interscambio modale a livello cantonale e regionale e site principalmente sulle linee ferroviarie (FFS, TILO, FLP).

La tappa prioritaria del progetto tram-treno del Luganese, prevede infatti la realizzazione di due nuovi posteggi Park&Ride nella Valle del Vedeggio, ubicati a Manno, Suglio e a Bioggio, Cavezzolo.

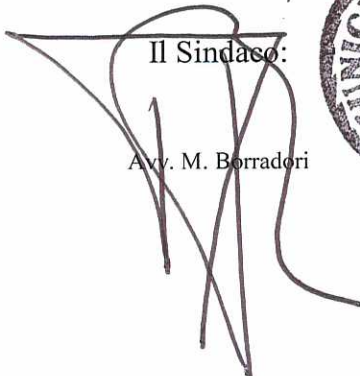
15. *A che punto è la creazione del Masterplan e quando il lodevole Municipio lo consegnerà?*

Nel dicembre 2019, l'Esecutivo ha licenziato all'indirizzo del Consiglio Comunale il MMN. 10474 per l'attivazione del mandato di studi paralleli e concessione del relativo credito per il comparto lungolago e Lugano centro.


Ci è gradita l'occasione per porgerVi, Onorevoli Signora e Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO


Il Sindaco:



Avv. M. Borradori



Il Segretario:



R. Bregy

C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Divisione Pianificazione, Ambiente e Mobilità
- . Divisione Polizia
- . Divisione Spazi Urbani