



MUNICIPIO

Lugano, 18 febbraio 2019 trs
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 14/02/2019

Onorevoli Signora e Signori
. Nicola Schoenenberger
. Simona Buri
. Giordano Macchi
Consiglieri Comunali
Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 873 - "Sport, salute e salubrità, mobilità - progetti a Carona e Brè"

Onorevoli Signora e Signori,

in riferimento alla Vostra interrogazione in oggetto, del 27 marzo 2017, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste formulando dapprima la seguente premessa.

La Città di Lugano, partendo dall'esempio dello SkatePark di Cornaredo, realizzato nel 2007 ed oggi riconosciuto centro d'aggregazione sociale del quartiere, aveva promosso nel 2014, su iniziativa del Dicastero Sport, la creazione di un Bike Park nel quartiere di Carona. Un progetto arenatosi a fronte di alcune opposizioni presentate.

L'associazione Cai e Beregott di Brè si è fatta promotrice dal 2015 per lo sviluppo di un progetto per la creazione di un Bike Park nella zona della vecchia discarica del quartiere - zona AP/EP vicina all'area delle griglie e del parco giochi per i bambini - ed idealmente inserita nei percorsi di MTB dell'intera regione.

Un progetto che, oltre all'appoggio del Municipio, ha ricevuto anche quello di Lugano Region e delle TPL SA, ritenuto il suo carattere turistico-sportivo in linea con i progetti di rilancio del quartiere di Brè.

Ad inizio 2019 i promotori - alcuni cittadini di Brè - hanno inoltrato una domanda di costruzione e presentato alla popolazione di Brè l'interessante progetto, alla presenza dei progettisti, dei rappresentanti dei servizi cittadini e dei partner istituzionali.

Si ricorda inoltre che la promozione dei percorsi ciclabili, delle piste di MTB ed in generale della mobilità dolce, sono da diversi anni tra le azioni promosse dalla Città di Lugano, tanto che la Divisione Sport ha inserito nel calendario annuale delle manifestazioni sportive, l'evento Lugano Bike Emotions (www.luganobe.ch), giunto quest'anno alla sua terza edizione.

Ritornando nel merito delle puntuali domande formulate nell'interrogazione, rispondiamo come segue:

A. Domande della precedente interrogazione no. 581 adattate alla nuova ubicazione:

1. *È stata consultata la popolazione in merito al progetto?*

Il progetto di Bike Park a Brè, oltre alla pubblicazione per la procedura ordinaria della domanda di costruzione è stato presentato dai promotori alla popolazione di Brè in data 29 gennaio 2019.

2. *È stata esposta qualche informazione sugli albi comunali dei quartieri toccati direttamente dal provvedimento?*

Agli albi comunali sono stati esposti l'avviso relativo alla serata pubblica organizzata a Brè il 29 gennaio 2019 e l'avviso di pubblicazione della domanda di costruzione.

3. *È stato valutato l'aumento di autoveicoli, in seguito alla nuova attrazione?*

4. *Quale sicurezza avranno i ciclisti da strada in seguito all'aumento di autoveicoli, causato dalla futura attrazione?*

Il fabbisogno di posteggi e del traffico indotto dal progetto del Bike Park a Brè è stato analizzato da un ingegnere del traffico che ha consegnato il documento finale in data 21 agosto 2018.

Lo studio ha stimato il fabbisogno del Bike Park in 40 posteggi (senza adeguamento del trasporto pubblico, per trasporto bici) e 30 posteggi (con adeguamento); gli stessi sono poi stati combinati con la situazione attuale (posteggi e necessità nucleo) ed i risultati suddivisi in scenari e così riassunti:

Scenario 1

Bike Park senza adeguamento del trasporto pubblico per caricare le bici su bus e funicolare

Misure indispensabili	Prevedere posteggi aggiuntivi (circa 10)
	Riorganizzare e regolamentare i posteggi
Misure raccomandabili	Prevedere posteggi aggiuntivi (circa 20)
	Informare in città/on-line sul numero di posteggi liberi (infoposteggi)
	In caso di manifestazioni o eventi particolari, riservare un numero limitato di posteggi (~20) per l'uso da parte degli utenti del Bike Park
	Introduzione di 3-5 posti riservati a van o furgoni per la salita di gruppi di ciclisti

Scenario 2

Bike Park con adeguamento del trasporto pubblico per caricare le bici su bus e funicolare

Misure indispensabili	Riorganizzare e regolamentare i posteggi
	Permettere il trasporto delle bici sul trasporto pubblico
Misure raccomandabili	Prevedere posteggi aggiuntivi (circa 10)
	Informare in città/on-line sul numero di posteggi liberi (infoposteggi)
	In caso di manifestazioni o eventi particolari, riservare un numero limitato di posteggi (~20) per l'uso da parte degli utenti del Bike Park
	Introduzione di 2-3 posti riservati a van o furgoni per la salita di gruppi di ciclisti

Entrambi gli scenari, anche nell'ipotesi di utilizzo esclusivo dell'automobile quale mezzo di risalita, non hanno entità tale da creare problematiche alla funzionalità della strada che porta a Brè.

Con queste premesse e raccomandazioni lo studio ritiene che il progetto del Bike Park produca un impatto a livello di traffico indotto e rispettivamente di fabbisogno di posteggi compatibile con le esigenze attuali e ipotizzabili.

5. *Quando verranno potenziati i collegamenti con il trasporto pubblico?*

Con il cambio orario del dicembre 2017 è stata ristrutturata la Macrozona 1 (Albonago, Aldesago, Ruvigliana, Gandria, Brè Cureggia) e nello specifico sono state unificate le linee 11 e 12 nell'attuale linea 12 migliorando il collegamento tra Brè-Aldesago-Lugano Centro con un potenziamento in termini di copertura oraria, frequenza e fermate.

Nel dicembre 2018 è stata invece potenziata la funicolare del Monte Brè con due corse aggiuntive (9.05 e 12.35) sull'intera tratta e con corse nell'arco orario 07.00-21.00 nella prima sezione tra Cassarate e Suvigliana. La Macrozona 3 (Carona, Carabbia, Pazzallo, Pambio-Noranco e Barbengo) comprende la linea autopostale 434 Lugano-Carona che è stata potenziata a fine 2016 con un cospicuo potenziamento delle corse di oltre il 60% nei giorni feriali e un raddoppio per quanto concerne i fine settimana.

Con l'apertura della Galleria di Base del Ceneri è previsto un'importante ristrutturazione del trasporto pubblico (dicembre 2020). In particolare per le due linee su menzionate è previsto un aumento del numero delle corse, della frequenza ed una estensione oraria tra le 06.00 e le 24.00.

Si ricorda come le linee sopracitate siano di importanza regionale e pertanto la competenza appartiene al Cantone.

6. *Quali altri luoghi sono stati valutati per attrazioni di questo tipo? Perché sono stati scartati?*

In un primo tempo è stata valutata l'ipotesi di realizzare un pumptrack a Carona, sul sedime del campo di calcio non attrezzato nell'area del parco San Grato. Considerando la volontà di sviluppare questi percorsi nei quartieri periferici e nelle immediate vicinanze di percorsi per le MTB, si sono escluse altre ubicazioni come Cornaredo (meleto) o piano della Stampa (nel complesso sportivo del Maglio).

7. *Quanto è il preventivo della pista progettata? Costruzione e gestione? Con quali soldi verrebbe pagato?*

I costi per la realizzazione del progetto sono stimati in fr. 300'000.--. I promotori hanno indicato al Municipio di valutare una ricerca di partner privati che possano garantire una copertura dell'investimento almeno del 50%.

Per quanto attiene alla copertura del rimanente 50% vi sarà la possibilità di attingere a contributi puntuali dall'Ente Regionale di Sviluppo del Luganese e dal fondo cantonale Swiss Los.

Per quanto attiene alla gestione del Bike Park, considerando l'utilizzo di elementi naturali, si tratterà di garantire una manutenzione ordinaria con interventi stagionali e puntuali. Qualora venisse realizzato il Bike Park si possono ipotizzare collaborazione con i servizi comunali (Sport-DSU) e Lugano Region (gestione percorsi di MTB).

8. *Sarebbe toccato il credito "a favore della mobilità ciclabile"?*

La Città di Lugano - ritenuto come quello del Bike Park sia un progetto strategico e con un importante potenziale nel campo delle bici e MTB, che potrebbe contribuire non poco a rilanciare la vetta del Brè, inserendosi in un contesto ideale degli esistenti percorsi di MTB (1) - ha sostenuto il 50% dei costi per la presentazione del dossier per la domanda di costruzione per complessivi fr. 11'800.--.

Tale importo è stato attinto dal credito quadro sulle "infrastrutture per la mobilità ciclabile del 28 novembre 2018.

9. *Qual è il concetto del futuro pianificatorio per Brè e per Carona?*

Il tema è assai vasto: come noto, i quartieri di Brè e Aldesago sono attualmente oggetto di revisione del Piano regolatore. Il processo è in corso e sono ancora aperti diversi scenari.

Per maggiori informazioni, si rimanda al processo in corso, che si può consultare all'indirizzo: <https://www.lugano.ch/ambiente-territorio/pr-bre-conicittadini.html>.

10. *Esiste un progetto per rampichini, di attrattiva sportiva e turistica, di un percorso Brè-Gazzirola-Tamaro, che ha il grande vantaggio di essere comodamente raggiungibile in vari punti con trasporto pubblico e privato (impianti di risalita, treno, autopostale, ARL, TPL, strade e posteggi). Quali vantaggi avrebbero i progetti di Carona e Brè rispetto a quest'altra offerta?*

Come indicato in precedenza, la Città di Lugano ritiene che quello del Bike Park sia un progetto strategico e con un importante potenziale nel campo delle bici e MTB, che potrebbe contribuire non poco a rilanciare la vetta del Brè, inserendosi in un contesto ideale degli esistenti percorsi di MTB (1).

11. *Sarebbe possibile collaborare con i giovani in merito a questo genere di progetti, come era stato fatto in passato con la pista per skater, in modo da renderli partecipi della costruzione di un miglior luogo in cui vivere e praticare sport?*

La promozione del Bike Park parte proprio da una necessità e dagli stimoli di giovani biker di Brè interessati, oltre che all'edificazione del Bike Park, anche alla promozione di questo magnifico sport che promuove nel contempo la nostra regione quale destinazione turistica per il settore.

(1) (cfr. quello della Route 66; <https://www.schweizmobil.ch/it/svizzera-in-mountainbike/percorsi/route-066.html>, che partendo dal Brè si collega fino a Ponte Tresa).

B. Domande dell'interrogazione no. 873:

12. *Il Municipio si impegna a non creare posteggi per queste attività? Il Municipio garantisce che non ci sarà un aumento di traffico motorizzato?*

Vedi risposta alle precedenti domande no. 3 e 4.

13. *Le persone impiegate per la gestione saranno residenti di Brè rispettivamente a Carona?*

Sì, si tratta di promotori residenti a Brè.

14. *Il Municipio si impegna a migliorare il servizio della Funicolare a Brè e di autopostale a Carona? Che sarebbe a vantaggio anche dei moltissimi pendolari residenti in questi comparti, dove negli ultimi anni le abitazioni sono aumentate a vista d'occhio. (Attualmente la prima corsa della Funicolare Monte Brè è alle 9.20, quindi inutilizzabile per chi va a scuola o al lavoro). Si dovrebbero estendere gli orari, e permettere il trasporto bici anche nella tratta bassa dove adesso è vietato. Inoltre si dovrebbe abbreviare la chiusura invernale. (Paradossalmente la funicolare negli anni passati era chiusa anche durante la gara di ciclismo primaverile, eppure permette di collegare comodamente i vari quartieri di collina con Cassarate e quindi il Centro quando le strade sono chiuse al traffico!).*

Vedi risposta alla precedente domanda no. 5.

15. *Per l'ubicazione è stato preso come criterio la facilità di accesso, vicinanza di trasporti pubblici, la centralità? Sono stati considerati per esempio il bosco tra Cardiocentro, Percorso Vita e Centro di Calcolo? Il bosco sotto la SUPSI?*

L'ubicazione del Bike Park a Brè è ritenuta particolarmente importante sia per quanto attiene al rilancio delle attività della vetta sia per il suo inserimento ideale nei vicini percorsi di MTB e del parco giochi/ricreativo.

Le dimensioni del Bike Park e l'inserimento paesaggistico ideale si scontrano con altre possibili location.

16. *Nella risposta del Municipio all'interrogazione riguardante il progetto simile per Carona, nel 2014, si dice che è previsto un finanziamento di fr. 200'000.-- provenienti dai "crediti necessari per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità ciclabile". Sono già stati usati questi fondi, in vista di questi diversi progetti?*

Ad oggi la spesa ammonta a fr. 21'370.40 ed è comprensiva dell'importo di fr. 11'800.-- citato nella risposta della precedente domanda no. 8.

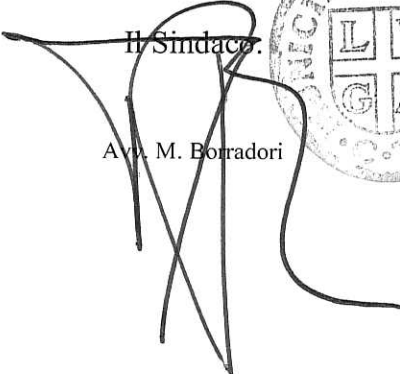

17. *Inoltre si deve riflettere sul pricing dei posteggi esistenti, tenuto conto che si andrà a creare una nuova dinamica di domanda e offerta e che in ogni modo questa deve essere abbinata ai prezzi dei mezzi pubblici. (Parentesi: visto che le bellezze paesaggistiche sono - oltre che un'attrazione - anche un bene pubblico, il pagamento del posteggio è un modo per finanziare la cura del paesaggio.) Considerando l'accresciuto interesse che vi sarà per i posteggi esistenti, quale politica di prezzi si immagina il Municipio? (Conferma dell'esistente, nuovo tariffario, offerta combinata attrazione+posteggio, attrazione+mezzo pubblico, o altro)?*

La regolamentazione dei posteggi è definita dall'Ordinanza municipale concernente la regolamentazione delle autorizzazioni e tasse di posteggio. L'applicazione di tale Ordinanza è stata ultimata per il centro cittadino, mentre l'esercizio va ora esteso ai quartieri più periferici di cui Brè e Carona.


Vedi anche risposta alle precedenti domande no. 3 e 4.

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

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Il Segretario: 

A. M. Borradori R. Bregy



C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Divisione Sport
- . Divisione Pianificazione, Ambiente e Mobilità