



MUNICIPIO

Lugano, 21 febbraio 2020 trs
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 20/02/2020

Onorevoli Signori
. Paolo Toscanelli
. Urs Lüchinger
. Rupen Nacaroglu
. Peter Rossi
Consiglieri Comunali
Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 1095 - "Quali investimenti ed incentivi per potenziare l'uso dei servizi pubblici?"

Onorevoli Signori,

in riferimento alla Vostra interpellanza no. 4052, trasformata in interrogazione (no. 1095) nel corso della seduta di Consiglio Comunale del 10 febbraio scorso, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Vista la voglia di ridurre l'utilizzo del mezzo privato per recarsi in centro città il lodevole Municipio è intenzionato a supportare la popolazione dei quartieri più limitrofi di Lugano (es. Sonvico, Cadro, Cimadera) con degli incentivi permanenti sui prezzi dei biglietti?*

La sovvenzione di biglietti singoli è stata valutata nell'ambito dell'introduzione della Comunità tariffale integrale come di complessa gestione, per esigenze tecniche di emissione di speciali biglietti, amministrative di ristorno alla Comunità tariffale della differenza di prezzo a carico della Città e di controllo per evitare abusi. Per questo motivo la Città non elargisce incentivi per i singoli biglietti, per contro sovvenziona l'acquisto di abbonamenti annuali Arcobaleno, che incentivano maggiormente l'utilizzo del trasporto pubblico a costi più vantaggiosi.

2. *Come si pensa di aiutare le persone più deboli per migliorare la possibilità di raggiungere la prima fermata a disposizione? Per le zone più ripide è mai stato fatto uno studio che valuta la possibilità di creare dei nuovi percorsi per i mezzi pubblici per agevolare le persone con problemi di mobilità? In caso negativo si prevede di analizzare la situazione del breve periodo?*

Di principio la pianificazione delle linee di trasporto pubblico è sviluppata capillarmente con distanze tra l'abitato e le fermate di 300-400 metri e rispettivamente considerando le caratteristiche dei percorsi verso la fermata (lunghezza e pendenze), così come il bacino di possibili fruitori. Questo permette all'utenza di raggiungere a piedi la prima fermata a disposizione in pochi minuti attraverso l'infrastruttura di mobilità lenta.

Le fermate del trasporto pubblico devono progressivamente adattarsi alle disposizioni della Legge su disabili (LDis), in particolare permettendo generalmente di accedere e usufruire autonomamente della rete del Trasporto Pubblico. Il Dipartimento del territorio ha emesso nel 2017 le linee guida per l'allestimento di fermate secondo i dettami LDis, che prevede speciali bordure in modo da consentire l'accesso ai mezzi pubblici in modo complanare.

3. *Vista la mancanza di posteggi dedicati al P&R in certe zone della città il Lodevole Municipio è intenzionato ad aumentare gli stalli a disposizione? Se sì dove e quanti?*

Gli attuali principali accessi da nord (attraverso la galleria Vedeggio-Cassarate) e da sud (svincolo autostradale) sono già dotati di P+R. Complessivamente i P+R Cornaredo (Resega, Termica, Stadio est) e Fornaci hanno una capienza di 1'035 stalli ed una utilizzazione sul periodo 2017-2019 del 43%.

L'offerta di stalli ai nodi di interscambio non condiziona dunque la possibilità di far capo ad un P+R per recarsi in Città e l'offerta non risulta pertanto limitante.

Si ricorda che 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 and Rail nella Valle del Vedeggio, ubicati a Manno, Suglio e a Bioggio, Cavezzolo.

4. *Vista la difficoltà di certi cittadini di poter raggiungere la prima fermata a disposizione, o vista la grande distanza e gli orari sfavorevoli di altri utenti dei quartieri più limitrofi, è stato pensato di dare degli incentivi per ridurre il prezzo dei P&R per questa tipologia di residenti? In caso negativo si può sapere il motivo?*

L'utente regolare del P+R, residente a Lugano, gode già della sovvenzione per l'acquisto sul prezzo del posteggio annuale o mensile (fr. 500.--/anno invece di fr. 650.--, oppure fr. 50.--/mese invece di fr. 65.--).

5. *Non è un segreto che alcuni esponenti del Municipio, e del Consiglio Comunale, stanno valutando e proponendo una graduale pedonalizzazione a tappe del Lungolago di Lugano. Tale approccio porterà quasi sicuramente alla chiusura definitiva del tratto stradale ai mezzi privati. A tale proposito è stato fatto uno studio che valuta il possibile effetto nocivo del traffico parassitario che andrà a riversarsi su molte arterie adiacenti alle zone residenziali? Il Lodevole Municipio non crede che prima di procedere con questa utopica idea si debbano incrementare i P&R ed il servizio pubblico specialmente negli orari di punta?*

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 della 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 il progetto tram-treno del Luganese - tappa prioritaria.

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 a seconda delle fasce orarie viene dedicato maggiore spazio a auto, trasporti pubblici o mobilità lenta.

Sia la strada dinamica che altre modifiche viarie dovranno essere attentamente studiate e valutate in considerazione delle ricadute sul traffico delle strade limitrofe e su quello regionale e rispettivamente di come attuare una riduzione dei flussi veicolari sul lungolago.

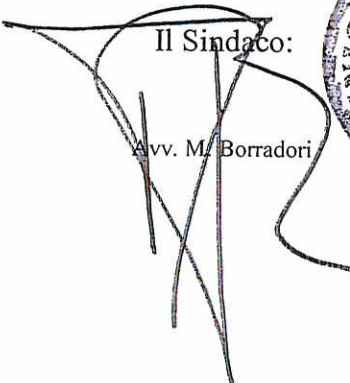
Circa il potenziamento del trasporto pubblico si segnala che a contare dal cambio orario previsto per dicembre 2020, si assisterà ad una ristrutturazione del Trasporto Pubblico a livello cantonale. Nel Luganese sono infatti previsti potenziamenti di frequenze, ampliamento della copertura oraria (6-24h) e maggiori corse nei fine settimana.


6. *Visto il grande afflusso giornaliero di pendolari che utilizzano il proprio mezzo privato è previsto nel breve termine una collaborazione, magari anche finanziaria, con i comuni toccati maggiormente dal traffico per la creazione di P&R anche sul loro territorio?*


Si rimanda alla risposta no. 3.

Ci è gradita l'occasione per porgerVi, Onorevoli 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