



Città di Lugano
Amministrazione generale

Risoluzione municipale
del 28 maggio 2026

Supporto autorità
Piazza della Riforma 1
6901 Lugano
Switzerland

t. +41 58 866 70 11
cancelleria@lugano.ch
www.lugano.ch

E-mail
Città di Lugano, C.P. 1670, 6901 Lugano

Onorevole Signor
Michele Codella

Lugano, 29 maggio 2026

Interrogazione no. 1583 - "Traffico a Lugano: promesse in corsia preferenziale, realtà in coda"

Onorevole Signor Codella,

in riferimento alla sua interrogazione no. 1583 del 20 aprile 2026, presentata unitamente ad altri cofirmatari, rispondiamo di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Il Municipio ritiene davvero che l'attuale rete viaria sia ancora all'altezza della situazione, oppure si continua a tirare avanti sperando che tenga?*

Per aumentare la capacità complessiva di una rete viaria vi sono sostanzialmente due approcci: potenziarla con nuove opere oppure ottimizzarne l'uso. Il secondo approccio implica l'attuazione di misure che favoriscano quelle forme di mobilità che permettono di spostare più persone, occupando meno spazio da un luogo all'altro – ovvero il trasporto pubblico e la mobilità pedonale e ciclabile – a scapito di quelle meno performanti (il traffico individuale motorizzato). Si tratta in altre parole di agire sulla cosiddetta "ripartizione modale".

Nel Luganese, le grandi opere relative alla rete viaria (PoLuMe, viabilità NQC, anello stazione FFS di Lugano), come anche quelle di potenziamento della rete di trasporto pubblico (rete tram-treno del Luganese), hanno subito forti ritardi e non hanno quindi contribuito al suo miglioramento. Dall'altro, la modalità di spostamento è ancora molto legata all'automobile e ciò comporta un numero importante di veicoli da gestire sulla rete.

2. *Le misure adottate hanno prodotto risultati concreti o siamo ancora alle buone intenzioni?*

Le misure del Piano della viabilità del Polo Luganese (PVP), inclusa la galleria Vedeggio-Cassarate, hanno permesso di favorire l'accessibilità da sud e da nord alla Città diminuendo i transiti interni. L'aumento dei flussi ha poi reso meno efficace tale implementazione. Il centro cittadino ha visto un miglioramento nella zona pedonale con l'unione del nucleo storico al Quartiere Maghetti.

Inoltre, ciò ha permesso di favorire la rete del trasporto pubblico.

Alla scala della parte più urbana della Città (la piana del Cassarate) i margini per un potenziamento della rete viaria sono pressoché nulli e sarebbe anzi necessario adottare con più convinzione e perseveranza le misure che favoriscono il trasporto pubblico e la mobilità lenta, anche se a scapito del traffico individuale motorizzato. Come noto queste misure non fanno l'unanimità (vedi per esempio la votazione dello scorso autunno sulle zone 30).

Con l'arrivo del tram-treno in Città si auspica di poter completare l'efficienza del trasporto pubblico attraverso più mirate priorità.



3. *Esistono dati aggiornati (non fermi al periodo Covid) che dimostrino miglioramenti reali? E, in caso affermativo, perché non renderli pubblici?*

Il Cantone Ticino annualmente pubblica il resoconto di mobilità denominato "La mobilità in Ticino" con i principali dati di traffico individuale motorizzato, di trasporto pubblico e mobilità lenta. L'edizione riferita al 2024 è consultabile al seguente link <https://www.ti.ch/dt/la-mobilita-in-ticino>.

Il trasporto pubblico, dopo la flessione negli anni Covid, ha visto un aumento importante nel 2024 (rispetto al 2023) registrando il massimo storico di passeggeri trasportati. La mobilità ciclabile, dopo l'aumento negli anni Covid, registra valori costanti tra il 2023 e il 2024.

Per quanto attiene al traffico individuale motorizzato, i valori di traffico, dopo l'inflessione avuta nel periodo Covid, sono tornati ad aumentare raggiungendo valori comunque minori (o uguali) al 2014 per i rilievi sulle strade cantonali del Luganese.

4. *Quali sono le criticità principali oggi sul tavolo e con quali tempistiche si intende affrontarle?*

La principale criticità è la condivisione del medesimo asse stradale da più tipi di vettore (auto e trasporto pubblico in particolare, ma anche della mobilità lenta). I cantieri sulla rete viaria, così come criticità sull'autostrada si ripercuotono gravemente sulla viabilità cittadina interna.

Le modifiche infrastrutturali significative sono spesso oggetto di procedure estremamente lunghe che ne inficiano i tempi di realizzazione e quindi gli effetti positivi per la rete.

Le misure di maggiore impatto sono contenute nei programmi di agglomerato e spesso rivestono ruolo sovracomunale ed è il Cantone a detenerne la competenza.

Attualmente sono in corso i lavori preparatori al PAL6, il quale dovrà essere consegnato entro il 2029 alla Confederazione.

5. *Si intende mettere mano seriamente al PVP, visto l'arrivo del Tram/Treno, oppure si continuerà con interventi tampone?*

L'arrivo del tram-treno alla fermata "Lugano Centro" porterà già con sé alcune modifiche viarie nell'area più centrale per permettere il transito e la priorità al tram e al trasporto pubblico.

Ulteriori valutazioni saranno avviate nell'ambito dell'elaborazione delle misure del PAL6 e in particolare con un riesame di quanto proposto dal PVP e un suo adattamento che andrà a definire il nuovo concetto di mobilità integrata del polo (MIP), considerando fra l'altro la rete tram-treno del Luganese - Tappa 2.

Il Municipio cercherà di sostenere il miglioramento del trasporto pubblico e della mobilità lenta, consapevole del fatto che ciò implica porre alcuni limiti al traffico individuale motorizzato e che ciò è ancor lungi dal fare l'unanimità.

6. *Dopo le proposte avanzate da Avanti con Ticino&Lavoro, quali interventi concreti sono stati effettivamente implementati?*

Negli scorsi anni si è agito maggiormente sulla ricerca di diversa ripartizione modale favorendo gli spostamenti in trasporto pubblico e con la mobilità lenta.

Il trasporto pubblico ferroviario (TILO) è stato fortemente potenziato con l'apertura della galleria di base del Ceneri, con conseguente e coordinato ampliamento dell'offerta su gomma (bus).

In tal senso, sono stati sviluppati i piani di indirizzo pianificatorio della mobilità ciclabile e pedonale che sono e continuano a essere realizzati attraverso il messaggio municipale no. 8632 (credito infrastrutture mobilità ciclabile) e il messaggio municipale no. 11248 (credito Piano mobilità scolastica).

Il traffico individuale motorizzato, causa i ritardi delle grandi opere, non ha subito significative modifiche rispetto a quanto realizzato con il PVP.

7. *È stato fatto qualcosa di concreto per coordinarsi con scuole e grandi datori di lavoro, o il problema degli orari resta il classico elefante nella stanza?*

La Città di Lugano ha promosso per il periodo 2016-2023 due edizioni di piani di mobilità comprensoriali volti a favorire sinergie di spostamento tra le aziende dei medesimi comparti. Inoltre, sia il telelavoro che la flessibilità di orario lavorativo giocano un ruolo per diminuire i picchi di traffico nell'ora di punta.

Un caso concreto concerne, grazie alla collaborazione con il Cantone e l'USI, la modifica di alcuni orari di inizio lezioni per favorire gli spostamenti in orari meno di punta.

8. *I cosiddetti "semafori intelligenti" hanno dato risultati tangibili o sono ancora intelligenti solo sulla carta?*

I semafori sono gestiti dalla centrale semaforica con programmazioni specifiche in base alle situazioni quotidiane di traffico tramite il continuo rilievo dei flussi veicolari reali.

Il funzionamento dei semafori è monitorato e laddove necessario e fattibile si interviene con gli adattamenti del caso.

9. *Quali tecnologie si stanno realmente implementando per superare un sistema semaforico che oggi appare tutt'altro che dinamico?*

Nel medio termine l'attuale centrale semaforica e gli impianti semaforici giungeranno a fine ciclo vita. Nel PAL5 è già presente una misura per il completo rinnovo, che comprenderà anche una valutazione circa i diversi sistemi di gestione e priorità semaforiche. Oltre a ciò, il PAL5 contempla anche misure ad hoc per l'ottimizzazione di alcuni nodi.

10. *Come si intende rendere i Park&Ride una vera alternativa e non una soluzione teorica?*

Con l'aumento significativo dell'offerta del trasporto pubblico sia su ferro che su gomma, l'utilizzo dei P+R ha perso di attrattiva. L'intero sistema di P+R, sia cittadini, sia lungo la rete ferroviaria, sarà oggetto di analisi nell'ambito dei lavori preparatori al PAL6.

11. *È prevista una gestione attiva del traffico nelle ore di punta o si continuerà a lasciare che la situazione si regoli da sola?*

Ad oggi la centrale semaforica agisce già suddividendo il periodo giornaliero in più fasce orarie proprio per rendere più efficiente la regolazione dei nodi. Purtroppo, nelle ore di punta si registra una situazione di saturazione o prossima alla saturazione su buona parte della rete e quindi senza particolari margini di intervento.

12. *Come vengono gestite le situazioni straordinarie e quanto è efficace il coordinamento con le autorità cantonali?*

Le situazioni straordinarie, quali cantieri con impatti significativi, manifestazioni o incidenti, sono gestiti con un coordinamento tra gli enti coinvolti e per il tramite di apposite misure.

13. *Sono stati fatti passi concreti con Cantone e Confederazione per rendere più flessibile l'uso delle corsie preferenziali, o tutto è fermo in colonna?*

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) sta portando avanti il progetto PoLuMe che ha proprio come scopo quello di ampliamento dell'autostrada tra Mendrisio e Lugano con l'uso - in ora di punta - della corsia d'emergenza. Sin d'ora ha iniziato a segnalare in autostrada i tempi più lunghi per chi scegliesse l'attraversamento della Città.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della risposta al presente atto ammonta complessivamente a 4 ore.

Voglia gradire, Onorevole Signor Codella, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Michele Foletti



Il Segretario comunale

Robert Bregy

Copia per conoscenza:

Consiglio Comunale

Municipio

Polizia

Spazi urbani

Pianificazione, ambiente ed energia, mobilità