



MUNICIPIO

Lugano, 12 luglio 2019 trs
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 11/07/2019

Onorevoli Signore e Signori

. Raoul Ghisletta
. Nicola Schoenenberger
. Simona Buri
. Danilo Baratti
. Edoardo Cappelletti
. Michaela Lupi
. Tessa Prati
. Carlo Zoppi

Consiglieri Comunali

Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 1035 - "Quanto costa veramente la sperimentazione sul PVP (Piano della viabilità del Polo luganese)?"

Onorevoli Signore e Signori,

in riferimento alla Vostra interrogazione in oggetto, del 5 maggio 2019, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Può illustrare nel dettaglio la sperimentazione sul PVP, i suoi obiettivi e il metodo di valutazione?*

La viabilità di Lugano ha subito un riassetto in occasione della messa in esercizio del Piano della Viabilità del Polo del Luganese, nel 2012.

In questa occasione, gli assi principali sono stati adattati secondo i concetti decisi nel PVP che prevede, come soluzione di base, l'inibizione del traffico di transito attraverso il centro Città. Per contro l'accessibilità al centro viene garantita in provenienza da tutte le direzioni.

La soluzione realizzata ha comunque mantenuto alcuni transiti dal centro, proprio per non penalizzare eccessivamente alcuni assi stradali e per permettere una buona accessibilità al centro.

Il lungolago rappresenta uno dei tratti critici della rete viaria cittadina perché assolve la funzione di asse di collegamento tra Paradiso e Cassarate/Gandria, all'interfaccia con l'area pedonale del centro cittadino, dove le esigenze di spazio e mobilità dei pedoni sono in netto conflitto con quelle dei veicoli.

Il lungolago ha una capacità limitata di veicoli e dunque funge da imbuto per i veicoli in arrivo e in uscita dalla Città, rispettivamente nelle ore di punta del mattino e della sera.

Con il PVP è stato impedito il collegamento tra il lungolago (nodo 10, Piazza Manzoni) e il centro cittadino. I veicoli provenienti dal lungolago possono raggiungere il centro Città solo transitando da Corso Elvezia - Viale Cattaneo - Via Capelli - Via Balestra. Nel corso del 2016 è stato ulteriormente inibito il passaggio del traffico veicolare da Via Magatti e Via della Posta; questo intervento che completato l'obiettivo iniziato con il PVP di ridurre la componente veicolare nell'area del centro cittadino.

Il comparto cittadino dispone di tre principali vie di collegamento con la regione circostante:

- la galleria Vedeggio Cassarate per i collegamenti con lo svincolo di Lugano nord;
- l'asse di Via Besso per i collegamenti con Massagno, il Malcantone e lo svincolo di Lugano nord;
- il lungolago per i collegamenti con lo svincolo di Lugano sud, Paradiso e il Pian Scairolo.

Queste tratte sono in genere molto trafficate in entrambe le direzioni anche se durante il mattino prevalgono i movimenti di chi è diretto in Città mentre alla sera sono maggiori i movimenti verso gli svincoli autostradali.

Con il PVP l'asse di Corso Pestalozzi ha perso la funzione di collegamento ovest-est tra Massagno/Besso e Cassarate. Oggi questo percorso è concesso solo al trasporto pubblico.

Il traffico è stato spostato dal vecchio asse di collegamento di Via Cantonale - Corso Pestalozzi - Viale Cattaneo sui due assi gerarchicamente più importanti e anche più lontani dal centro cittadino di Via Balestra - Via Ginevra e di Via Zurigo - Via Madonnetta - Via La Santa.

Chi proviene da Massagno oggi può percorrere Corso Pestalozzi solo fino a Via Pioda; analogamente chi proviene da Cassarate può percorrere Viale Cattaneo solo fino a Via Pioda. Chi da Cassarate è diretto sul lungolago non può usare Viale Cattaneo ma transita da Via Balestra.

La chiusura di Corso Pestalozzi al transito est-ovest è stato uno degli interventi di base del PVP. Questa misura aveva il chiaro scopo di potenziare (in termini di accessibilità e priorità) i collegamenti del trasporto pubblico con la fermata di Lugano centro; l'intervento è stato pensato anche con riferimento al futuro inserimento del tram.

A seguito della mozione no. 3961 dal titolo "PVP - Un piano viario diabolico da correggere al più presto" (nel frattempo ritirata) il Municipio ha chiesto un aggiornamento delle verifiche viarie a suo tempo attuate in particolare per quanto concerne quanto segue:

1. riapertura Corso Pestalozzi da Via Pioda in direzione est;
2. introduzione svolta a sinistra dal lungolago verso Corso Pestalozzi;
3. introduzione svolta a sinistra da Viale Cattaneo verso il lungolago.

L'aggiornamento ha sostanzialmente confermato le conclusioni del precedente rapporto, in particolare per quanto concerne gli aspetti negativi legati all'esercizio del trasporto pubblico.

Il Municipio ha tuttavia deciso di procedere con l'introduzione in prova delle modifiche del concetto viario PVP, così da poi trarne le dovute conclusioni.

La sperimentazione sarà suddivisa in due fasi, segnatamente:

- FASE 1 Introduzione svolta a sinistra da Viale Cattaneo verso il lungolago e svolta a sinistra dal lungolago verso Corso Pestalozzi, da fine settembre a fine dicembre 2019;
- FASE 2 Riapertura Corso Pestalozzi da Via Pioda in direzione est, inizio 2020.

Le modifiche viarie di cui sopra saranno oggetto di un'attento monitoraggio, in particolare per quanto concerne i seguenti aspetti:

- Analisi delle modifiche dei carichi stradali
Le analisi delle modifiche dei carichi stradali si concentreranno sul traffico feriale medio (TFM) e sul traffico durante le ore di punta del mattino (OPM, 07.00 – 08.00) e della sera (OPS, 17.00 – 18.00).
Per il traffico delle ore di punta si procederà ad un'analisi per direzione, il mattino in entrata in Città e la sera in uscita.
Oltre al valore medio dell'OPM rispettivamente dell'OPS durante il periodo di osservazione, sarà verificata la variabilità tra un giorno e l'altro dei flussi.
- Analisi delle modifiche dei tempi di percorrenza dei bus
Le analisi si basano sulla stessa metodologia usata per il monitoraggio eseguito negli anni 2011-2013. Esse considerano la modifica per direzione di marcia durante le ore di punta, durante le ore di morbida e durante la giornata (media). Verrà inoltre indicato se le modifiche rilevate sono statisticamente significative.
- Analisi delle modifiche delle formazioni di colonne / della fluidità del traffico
Le immagini estratte dalle telecamere della Polizia permetteranno di illustrare la formazione di colonne e la fluidità del traffico in alcuni punti strategici della rete stradale cittadina alle ore di punta.
- Analisi delle modifiche dei tempi di percorrenza del traffico stradale
Nel quadro del monitoraggio svolto negli anni 2011-2013 e aggiornato nel 2015 erano stati rilevati i tempi di percorrenza tra cinque punti di interesse localizzati nel centro Città e sei porte d'entrata esterne.
Questo rilevamento sarà ripetuto per i tragitti origine - destinazione rilevanti in rapporto alle modifiche viarie previste, segnatamente:
 - . Lugano sud - Autosilo Balestra;
 - . Lugano sud - Centro culturale (LAC);
 - . Lugano sud - Centro esposizioni;
 - . Ponte del Diavolo - Autosilo Balestra;
 - . Ponte del Diavolo - Centro culturale (LAC).

2. *Può indicare tutti i costi dettagliati di tale sperimentazione?*

I costi per l'introduzione in prova delle modifiche del concetto viario PVP, sono così riassunti:

		2019		2020
		FASE 1		FASE 2
1 Progettazione				
1.1	Modello di simulazione	fr.	29'480.00	fr. 5'890.00
1.2	Progettazione definitiva ed esecutiva	fr.	23'140.00	fr. 11'930.00
1.4	Monitoraggio e adattamenti	fr.	41'550.00	fr. 8'490.00
		fr.	94'170.00	fr. 26'310.00
2 Attuazione				
2.1	Riapertura Corso Pestalozzi			fr. 43'420.00
2.2	Svolta sinistra lungolago Corso Pestalozzi	fr.	67'100.00	
2.3	Svolta a sinistra Viale Cattaneo lungolago	fr.	21'730.00	
		fr.	88'830.00	fr. 43'420.00
3 Monitoraggio				
3.1	Onorario per monitoraggio modifiche viarie	fr.	35'000.00	fr. 48'800.00
3.2	Costi supplementari per realizzazione a fasi			fr. 8'800.00
3.3	Rilevamento e analisi tempi percorrenza	fr.	20'000.00	fr. 10'000.00
		fr.	55'000.00	fr. 67'600.00
4 Eventuali				
4.1	Estensione zona 1 Motion			fr. 13'660.00
4.2	Ripristino situazione esistente			fr. 36'010.00
		fr.	-	fr. 49'670.00
TOTALE		fr.	238'000.00	fr. 187'000.00

3. *Intende fare un messaggio al Consiglio Comunale con la richiesta del credito, conformemente alla Legge organica comunale e al Regolamento comunale?*

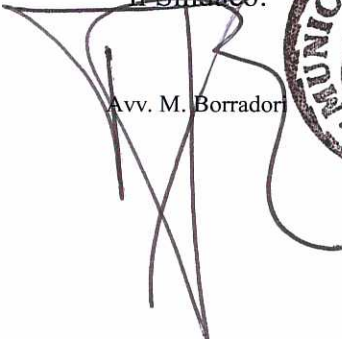
I costi per l'attuazione della Fase 1 (introduzione in prova svolta a sinistra da Viale Cattaneo verso il lungolago e svolta a sinistra dal lungolago verso Corso Pestalozzi) saranno messi a carico dei seguenti conti di gestione corrente:

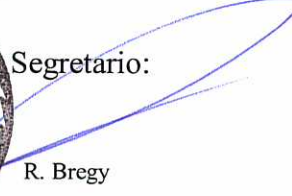
- fr. 183'000.-- (progettazione e attuazione), sul conto Polizia no. 241100.31825010 (consulenze unità di gestione della mobilità) con un sorpasso del credito concesso di ca. fr. 183000.- compensato con minori spese su altre posizioni della Divisione Polizia;
- fr. 55'000.-- (spese di monitoraggio), sul conto Municipio no. 3184400.210010 (Prestazioni diversi di terzi).


I costi della Fase 2 (riapertura Corso Pestalozzi da Via Pioda in direzione est) saranno posti a carico della gestione 2020.

Ci è gradita l'occasione per porgerVi, Onorevoli Signore 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 Finanze
- . Divisione Polizia
- . Divisione Spazi Urbani