



MUNICIPIO

Lugano, 19 aprile 2018 trs
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 19/04/2018

Onorevoli Signore e Signori

. Nina Pusterla
. Carlo Zoppi
. Simona Buri
. Marco Jermini
. Nicola Schoenenberger
. Raoul Ghisletta
. Tessa Prati
. Demis Fumasoli
. Antonio Bassi
Consiglieri Comunali
Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 872 - "Trasporti pubblici di serie A vs trasporti pubblici di serie B. E la periferia è sempre di serie B. Ora Basta!"

Onorevoli Signore e Signori,

in riferimento alla Vostra interrogazione in oggetto, del 22 marzo 2017, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Recentemente sono stati fatti dei passi in avanti in merito alle cadenze delle corse dei trasporti pubblici fra Barbengo e il centro città. La popolazione riscontra ancora delle lacune per quanto riguarda l'offerta di corse serali e durante il week end e nei giorni festivi.*
 - a. *A quanto ammonta l'investimento effettuato dal comune per aumentare il numero di corse su questa tratta e in che modo viene contabilizzato? La Città beneficia di sovvenzioni da parte di terzi per questo servizio?*
 - b. *Il Municipio intende adoperarsi ancora per migliorare la frequenza delle corse e fare sì che esse siano in orari regolari ben definiti? Se in quali tempi e in che modo? Se no indicare i motivi alla base di questa decisione.*

Il potenziamento del trasporto pubblico da e verso Barbengo è entrato in vigore con il cambio orario del dicembre 2016. Nello specifico Barbengo ha visto il potenziamento della linea 431 Lugano-Morcote-Bissone nelle corse serali e durante il fine settimana per un costo complessivo di 95'040.-- fr./annui.

In dettaglio è stata introdotta una corsa con partenza da Lugano alle 20.19 dal giovedì alla domenica (compresi), due ulteriori corse il venerdì sera (21.19 e 22.36) e una al sabato sera (22.36) che, col cambio orario del dicembre 2017, sono state adattate di qualche minuto, non modificandone però la struttura.

La maggior offerta non rientra nei parametri applicati per definire il numero di corse di una linea di trasporto pubblico regionale al cui finanziamento partecipa la Confederazione, ragione per cui una partecipazione alle spese del Cantone è esclusa.

L'orario in vigore conta 225 corse settimanali della linea 431 e 40 della linea 433 (Lugano-Carabietta-Agnuzzo), complessivamente le due linee portano ad avere una frequenza nelle ore di punta di 5 corse all'ora. Nella fascia oraria 7-18 vi sono almeno tre corse/h (ad eccezione 13-14 che ha solo due collegamenti) mentre prima e dopo questa porzione di giornata il numero di collegamenti scende a 1-2 ogni ora. Cumulativamente le due linee contano 24 collegamenti al sabato, che si riflettono con 1 fino a 3 corse all'ora. La domenica vi è un collegamento ad ogni ora nella fascia 8-20.

Inoltre la linea 8 TPL (P+R Fornaci - Scairolo - P+R Fornaci) circola fino a "Scairolo posteggio nucleo" ed ha in totale 16 corse dalle 6.30 fino alle 19.00 nei giorni feriali.

Si segnala anche la possibilità di usufruire al venerdì sera (partenza 00.00 da Lugano Pensilina) e al sabato sera (01.00) del servizio Collina d'Oro Night Express con fermate a Barbengo.

Considerato il potenziamento entrato in vigore col cambio orario del dicembre 2016, si ritiene ad oggi opportuno chinarsi dapprima sull'offerta del trasporto pubblico degli altri quartieri periferici.

Nell'ambito di futuri potenziamenti e ristrutturazioni del trasporto pubblico verranno analizzate le richieste esposte e valutate in base alle priorità sopracitate, al costo e alla possibile utenza. In particolare si segnala lo studio in corso da parte del Cantone per la prossima importante ristrutturazione-potenziamento del trasporto pubblico del Luganese all'orizzonte 2021 in concomitanza con l'apertura della Galleria di Base del Ceneri.

2. *Attualmente il servizio di trasporti pubblici per il Pian Scairolo è garantito solamente dall'Autopostale. Un'entrata sulla tratta di altri attori potrebbe rendere beneficio agli utenti di trasporti pubblico.*

a. *Il Municipio ritiene che si potrebbero integrare altri vettori sulla tratta (esempio ARL e TPL) come succede per esempio per il servizio a Capriasca in direzione di Tesserete negoziando in merito alle convenzioni vigenti con il servizio autopostale? Come intende comportarsi il Municipio in merito?*

Il servizio offerto ad oggi sul Pian Scairolo è garantito dalle linee AutoPostale 431 (Lugano-Morcote-Bissone), 433 (Lugano-Carabietta-Agnuzzo), dal servizio Collina d'Oro Night Express, così come fino a "Scairolo posteggio nucleo" dalla linea 8 TPL.

L'offerta non discende dall'azienda prestatrice del servizio, ossia a parità di risorse messe a disposizione si ottiene la medesima offerta indipendentemente dall'azienda di trasporto. Ad ogni modo l'integrazione di nuove aziende di trasporto pubblico soggiace alle concessioni federali di tratta disciplinate a livello federale e cantonale (vedi risposta 5) e potrà essere valutata nell'ambito di future ristrutturazioni.

3. *Il grosso problema del Pian Scairolo come in gran parte del Luganese è la mancanza di corsie preferenziali che permettano ai trasporti pubblici di essere competitivi rispetto al traffico privato.*
- a. *Il Municipio intende adoperarsi per incrementare il tratto di corsie preferenziali nel Pian Scairolo? E nel resto del territorio cittadino?*
 - b. *Se no indicare i motivi alla base di questa decisione, se si indicarne tempistiche, grado di avanzamento del progetto e tipo di credito dedicato alla progettazione.*
 - c. *Per ovviare alla mancanza di corsia preferenziale, una proposta di facile e immediata attuazione è un percorso-tragitto sulla strada parallela a quella principale, partendo da Pambio Noranco, passando dietro l'Ikea per poi immettersi all'altezza dei Mulini di Grancia nuovamente sulla principale; ci si potrebbe eventualmente servire di bus TPL di piccole dimensioni, visto la larghezza limitata della strada. Ciò non comporterebbe alcun esproprio come dovrà invece avvenire p. es. per la costruzione dei binari del tram ed altro, con tempi lunghi e difficile attuazione*

La Città di Lugano non prevede una implementazione delle corsie dedite ad uso esclusivo del trasporto pubblico nel breve termine. È altresì vero che un eventuale ampliamento di tali corsie preferenziali è preso in considerazione durante gli studi pianificatori legati alla ristrutturazione del trasporto pubblico.

Nell'ambito dell'allestimento del rapporto sulla mobilità del Programma di agglomerato di terza generazione (PAL3), è stata individuata la possibilità di realizzare, più a corto termine, un servizio di trasporto pubblico su gomma ad alto livello di servizio tra Cornaredo e il Pian Scairolo (vedi risposta 4 - Agglobus).

La Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) ha quindi promosso uno studio di fattibilità valutando l'inserimento di corsie dedite al trasporto pubblico. Tali aspetti saranno oggetto di approfondimento sotto la regia della CRTL.

Inoltre nell'ambito delle fasi successive del Piano della Viabilità del Polo è prevista l'implementazione delle corsie riservate al transito dei bus sulla tratta più a nord di Via Ceresio, fino all'incrocio Viale Cassone.

Eventuali cambiamenti di percorso o di parte di alcune tratte da Pambio Noranco a Grancia sono da considerarsi con i futuri miglioramenti del trasporto pubblico e in unisono con il Comune di Grancia quale parte interessata dal tracciato, tenendo conto delle concessioni così come delle infrastrutture e della domanda.

4. *Un Tram che colleghi il centro alla periferia, la base di qualsiasi città moderna e funzionale, deve per Lugano rimanere un'utopia?*
- a. *A che punto siamo con la progettazione del tram che dovrebbe collegare Barbengo al centro città?*
 - b. *Prego indicare: tempistiche, grado di avanzamento del progetto e credito dedicato alla progettazione.*

Il progetto di reinserimento del tram del Luganese è contenuto sino dal Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) di prima generazione, ed in seguito è stato consolidato e valutato nei successivi PAL (2 e 3).

La realizzazione dell'asta ovest Ponte Tresa – Manno e del collegamento Cavezzolo – Lugano è prevista a partire dal 2020 con messa in esercizio nel 2027, la consultazione del progetto definitivo è terminata lo scorso 7 di febbraio.

L'asta est del concetto ferro-tranviario ad "H", contenuta nel PAL 3, prevede un collegamento da Cornaredo fino al Piano Scaiolo con priorità C e realizzazione oltre il 2026. Con risoluzione del Consiglio Comunale in seduta del 14 giugno 2010 è stato concesso un credito di fr. 240'000.-- (corrispondenti al 40%) quale contributo per lo svolgimento dello studio di fattibilità della tratta Cornaredo – Pian Scaiolo, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato del Luganese.

Nel novembre 2011 è stato posto in consultazione ai Comuni interessati dal progetto lo "Studio di fattibilità" della rete tram del Luganese per la tratta Cornaredo-Lugano Centro-Pian Scaiolo. Dalla consultazione è emersa la necessità di approfondire la compatibilità del tram (specialmente per il comparto cittadino) con il traffico veicolare secondo gli scenari futuri ai fini della scelta definitiva delle varianti di tracciato.

Considerando i tempi per il completamento del tram oltre l'orizzonte obiettivo 2030 e l'importanza del collegamento ad "H" quale unione delle aree di sviluppo strategico del Luganese, parallelamente al tram è in corso lo studio di una linea autobus ad alto livello di servizio (Agglobus o BHNS).

Questo permetterebbe di collegare i due poli di sviluppo Cornaredo-Piano Scaiolo nel corto-medio termine. La CRTL ha promosso uno studio di fattibilità, previa firma dell'accordo dei Comuni interessati del 1. settembre 2016 e concessione del credito che per la Città ammonta a fr. 53'500.-- su un totale di fr. 100'000.-- (risoluzione municipale del 19 maggio 2016), con l'obiettivo di determinare in modo rapido un tracciato per un servizio di trasporto pubblico su gomma ad alte prestazioni, stimarne i costi e valutare come implementare la linea.

Le prossime fasi sono volte ad analizzare e verificare in dettaglio gli aspetti legati alle varianti sotto la regia della CRTL. La misura è compresa nel PAL 3 con priorità B e prevista messa in esercizio nel 2023.

5. *Città e Commissione Regionale dei Trasporti: quali i ruoli?*
 - a. *Cosa può decidere autonomamente la Città di Lugano per la pianificazione e l'attuazione del piano dei trasporti pubblici della città?*
 - b. *Cosa spetta invece alla Commissione Regionale dei Trasporti? In che modo avviene la concertazione?*
 - c. *In base a quale criteri viene fatta questa distinzione dei ruoli?*
 - d. *A quanto ammonta la quota parte investimenti che la Città dà alla Commissione Regionale dei Trasporti?*
 - e. *A quanto ammonta la quota decisionale con cui la Città esprime il proprio voto?*

Le competenze in ambito di trasporti pubblici sono regolamentate a livello federale e cantonale dalla *Legge federale sul trasporto viaggiatori LTV*, dall'*Ordinanza sul trasporto viaggiatori OTV*, dall'*Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori OITRV* e dalla *Legge sui trasporti pubblici LTPub* (cantonale).

La distinzione circa l'autorità decisionale è retta dalle leggi, ordinanze e regolamenti sopracitati e si basa sul grado di importanza delle linee e dei servizi come segue:

- Importanza cantonale
"Sono le linee regionali secondo le normative federali o quelle che servono località periferiche o servizi centrali, le linee transfrontaliere, le linee urbane d'interesse regionale e le linee che servono i posteggi di corrispondenza per utenti provenienti prevalentemente dall'esterno (impianti Park&Ride)" (Art. 3 LTPub).
- Importanza locale
"Sono le linee che hanno lo scopo prioritario di servire capillarmente singoli quartieri o quelle che costituiscono un servizio supplementare rispetto alle linee di importanza cantonale" (Art. 3 LTPub).

L'allestimento dell'offerta per le linee di importanza cantonale è di competenza del Consiglio di Stato, previo coinvolgimento dei Municipi e delle Commissioni regionali; il Gran Consiglio approva l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni (Artt. 9 e seguenti LTPub). Mentre la Città può decidere autonomamente solo per quanto concerne i trasporti di importanza locale, ossia per le linee TPL 8, 9, 10, e 16.

L'offerta per il traffico regionale viaggiatori viene ordinata ed indennizzata da Confederazione e Cantone in funzione della domanda e di condizioni quali la funzione di collegamento, non sia un servizio multiplo, il servizio avviene tutto l'anno ed ha una redditività minima.

Oltre alla partecipazione per i costi non coperti dell'offerta di trasporto di importanza cantonale e ripartiti secondo il tipo di linea con Cantone e Confederazione, la Città si assume i costi per le linee di importanza locale.

In aggiunta i Comuni possono ordinare ulteriori offerte o il miglioramento delle esistenti o agevolazioni tariffali assumendone però i costi non coperti (ad esempio linea 431 - vedi risposta 1).

Per migliorare la mobilità regionale integrando il trasporto pubblico e quello privato, il Consiglio di Stato ha imposto ai Comuni di costituire la Commissione regionale dei trasporti.

La CRTL ha una competenza che le è data dalla *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto* e dal *Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti*.

I compiti della CRT son elencati nell'art. 9 del Regolamento, tra i quali i principali sono:

- allestire il progetto di Piano cantonale dei trasporti PCT relativo agli aspetti regionali e se incaricata dal Cantone pure per gli aspetti interregionali. Il PCT è soggetto alla partecipazione dei comuni, delle imprese di trasporto e degli enti interessati, i quali possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di due mesi.
- proporre al Consiglio di Stato l'offerta per il trasporto regionale, conformemente all'art. 10 LTPub.

A tal proposito Dipartimento del territorio e CRTL hanno dato mandato per lo studio dell'offerta del trasporto pubblico 2021 a seguito dell'apertura della Galleria di Base del Ceneri.

La CRTL è composta da 15 membri, in rappresentanza di 5 Settori di trasporto (Lugano, Ceresio Centrale, Ceresio Nord, Malcantone, Valli di Lugano), dove ogni Settore dispone di tre membri, che nello specifico per Lugano sono gli On. Michele Bertini, Angelo Jelmini e Michele Foletti (vice-presidente della CRTL).

Ogni Settore, e di conseguenza la Città, ha poi il compito di individuare i problemi connessi alla mobilità e proporre gli interventi, così come esaminare i rapporti sottoposti dalla CRTL, garantendosi quindi un ruolo attivo all'interno della Commissione, dove il funzionamento disciplina che la CRTL delibera a maggioranza semplice dei presenti.

Il finanziamento delle spese per l'elaborazione del PCT e per la realizzazione delle opere è assunto dal Cantone (dedotti i sussidi della Confederazione e/o di terzi), per il quale i Comuni interessati sono tenuti a contribuire a tale spesa (fino a un massimo del 50%) in funzione dei loro interessi e della loro forza finanziaria.

6. *Investimenti e mobilità pubblica:*

- a. *Quali sono stati gli investimenti effettuati nel 2013, 2014, 2015 e nel 2016 per la mobilità pubblica a Lugano?*
- b. *Quali sono gli investimenti progettati per il 2017, 2018, 2019 e 2020 per la mobilità pubblica a Lugano?*

La spesa complessiva di gestione per la mobilità pubblica della Città di Lugano a partire dal 2013 è riassunta nella seguente tabella e si basa su consuntivi e preventivi.

<u>Anno</u>	<u>Spesa [milioni di fr.]</u>	<u>Fonte</u>
. 2013	15.8	Consuntivo
. 2014	15.3	Consuntivo
. 2015	15.0	Consuntivo
. 2016	13.9	Consuntivo
. 2017	14.3	Preventivo
. 2018	16.5	Preventivo

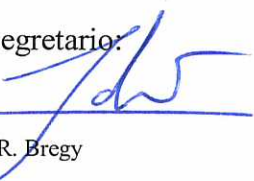
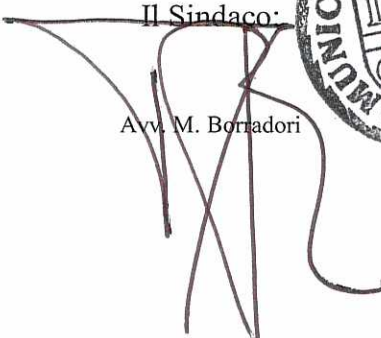
Per i successivi anni non sono ancora stati allestiti i preventivi, pertanto non vi è allo stato attuale nessun dato in merito la spesa riguardante il trasporto pubblico per gli anni 2019 e 2020.

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

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Il Segretario:

Avv. M. Borradori R. Bregy



C.p.c.:

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