



Città di Lugano
Amministrazione generale

Supporto autorità
 Piazza della Riforma 1
 6901 Lugano
 Switzerland

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

Risoluzione municipale
 del 1° ottobre 2026

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

Onorevole Signor
 Giovanni Albertini

Lugano, 2 ottobre 2026

Interrogazione no. 1603 - "Via Riviera a Castagnola: eliminare un passaggio pedonale significa davvero aumentare la sicurezza?"

Onorevole Signor Albertini,

in riferimento alla sua interrogazione no. 1603 del 5 giugno 2026, presentata unitamente ad altri cofirmatari, rispondiamo di seguito puntualmente alle domande poste.

1. Quali elementi tecnici e quali valutazioni di rischio hanno determinato la soppressione del passaggio pedonale di Via Riviera?

La soppressione è stata disposta preso atto del fatto che la geometria della strada non garantiva la distanza di visibilità necessaria per il mantenimento della demarcazione di un passaggio pedonale secondo le normative vigenti (distanza di visibilità richiesta per velocità di 50km/h pari a 85 metri).

Ricordiamo che le normative vengono costantemente aggiornate, e possono talvolta imporre condizioni più restrittive rispetto al passato, alle quali è necessario adeguarsi. Va evidenziato che in caso di incidente legato a un passaggio pedonale demarcato laddove non dovrebbe esserlo, potrebbero sorgere situazioni di responsabilità problematiche per l'Ente pubblico.

Una perizia commissionata a uno specialista ha sostanzialmente confermato la correttezza di quanto sopra esposto.

In un attraversamento pedonale, come in generale negli elementi dell'infrastruttura stradale, si devono considerare i due aspetti della sicurezza:

- . la sicurezza effettiva, cioè legata alla geometria, alla visibilità, alla segnaletica e all'illuminazione presenti;
- . la sicurezza percepita, che aumenta per i pedoni quando si trovano su un attraversamento demarcato.

La sicurezza percepita non può essere superiore a quella effettiva, si rischierebbe altrimenti di dare una falsa impressione all'utenza.

Alla luce di quanto sopra, è fondamentale che un attraversamento garantisca innanzitutto la sicurezza effettiva in quanto, con la sua presenza, esso incrementa quella percepita e, paradossalmente, riduce l'attenzione prestata dal pedone che attraversa.



La demarcazione vera e propria ha l'importante funzione di segnalare al pedone il punto più sicuro dove attraversare lo specifico tratto di strada, incrementando solo in parte la sua percezione da parte dell'automobilista.

Quando la sicurezza effettiva non risulta garantita, cioè se per motivi di geometria, visibilità o altro la sicurezza reale non possa raggiungere gli standard di un attraversamento pedonale demarcato, la rimozione dello stesso è sensata (oltre che essere imposta dalla norma) in quanto riduce la sicurezza percepita dal pedone, spingendolo a prestare più attenzione a ciò che lo circonda (il suono di un motore, un veicolo in arrivo, un ostacolo alla visibilità, etc.).

L'attraversamento in oggetto rappresenta proprio un caso di questo tipo; il passaggio dei pedoni avviene oggi come avveniva in passato; la sicurezza effettiva non si è ridotta, evitando però di darne un'impressione falsata.

2. *Il Municipio dispone di dati, rilievi o osservazioni che documentino come gli utenti attraversino oggi la carreggiata dopo la soppressione delle strisce?*

Non sono al momento stati effettuati rilievi in tal senso.

3. *È stato verificato se l'eliminazione del passaggio abbia effettivamente aumentato la sicurezza complessiva dei pedoni oppure se abbia semplicemente favorito attraversamenti non protetti?*

Non sono disponibili dati oggettivi che consentano di determinare a posteriori se l'eliminazione del passaggio pedonale abbia comportato una maggiore o minore sicurezza complessiva per i pedoni.

4. *Quali incidenti, segnalazioni o situazioni di pericolo sono stati registrati nel comparto prima e dopo la soppressione dell'attraversamento?*

Dalla consultazione dei dati disponibili non risultano incidenti con coinvolgimento di pedoni nell'area oggetto dell'interrogazione, né nel periodo precedente né in quello successivo alla rimozione del passaggio pedonale.

Successivamente alla rimozione sono pervenute due osservazioni da parte di cittadini residenti in via Serenella e via Belvedere (i quali hanno espresso la preoccupazione che tale misura possa aver ridotto la sicurezza dell'attraversamento di via Riviera) e una petizione con la richiesta di reintrodurre l'attraversamento pedonale.

5. *Il Municipio ritiene soddisfacente una situazione nella quale centinaia di utenti della fermata TPL sono costretti quotidianamente ad attraversare una strada senza alcun attraversamento dedicato?*

Il Municipio si è dotato da alcuni anni del PCPP (Piano Comunale dei Percorsi Pedonali), nel quale sono individuati e classificati in modo attento i percorsi e la relativa gerarchia nella rete. Tale strumento si è affiancato alle analisi compiute sul PMS (Piano di Mobilità Scolastica), che ha analizzato appunto i principali collegamenti per gli allievi nella ricerca di potenziali rischi o necessità. Le numerose necessità o potenziali miglioramenti identificati con gli strumenti pianificatori sono dunque noti; tra di essi, si è data la priorità (nella progettazione come nel finanziamento) agli interventi previsti nei Piani di Mobilità Scolastica, in luce dell'utenza più sensibile.

Per gli interventi che non giacciono sui percorsi casa-scuola si è optato per una sistemazione/ottimizzazione graduale, cioè in contemporanea ad altri eventuali interventi di manutenzione o in generale di cantieri nell'area interessata, in un'ottica di ottimizzazione della spesa; solo in caso di evidenti irregolarità e insicurezza dell'utenza, la priorità torna ad essere alta e l'intervento più rapido. L'iter così impostato non è necessariamente rigido e, sulla base di richieste dirette da parte della cittadinanza o necessità nuove o non identificate, si è potuto finora intervenire in modo celere su sezioni problematiche per risolverne le problematiche.

Nel caso specifico, con la rimozione della segnaletica di attraversamento, è stata eliminata una potenziale falsa sicurezza per i pedoni, aumentandone in questo modo la sicurezza effettiva. L'intervento necessario ad una sua reintroduzione ricade nella casistica non prioritaria secondo i criteri descritti sopra.

6. Quali soluzioni alternative sono state concretamente valutate per conciliare sicurezza ed accessibilità?

Nell'ambito della sopracitata perizia, sono state valutate le possibili misure onde poter raggiungere una situazione conforme o la più vicina possibile alle normative. L'unica soluzione individuata consisterebbe nell'introduzione di un'isola pedonale centrale in corrispondenza dell'attraversamento.

A seguito delle verifiche di visibilità e geometriche eseguite, la perizia giunge alla conclusione che l'inserimento dell'isola pedonale in corrispondenza della fermata non risulterebbe fattibile senza interventi significativi. Le misure da mettere in atto sarebbero le seguenti:

- . modifica larghezza carreggiata per un tratto di circa 35-40 metri verso nord;
- . riposizionamento del candelabro;
- . riposizionamento pensilina;
- . valutazione rimozione alberatura nei pressi della pensilina;
- . accordo con il proprietario del fondo no. 291 per potatura alberature esistenti (ostacolo alla visibilità) se non completa rimozione. Se ciò non si potesse concretizzare si dovrebbe ridurre il limite di velocità a 30 km/h.

Anche ipotizzando l'introduzione del limite di velocità, gli interventi costruttivi sopra indicati si renderebbero comunque necessari.

L'intervento ipotizzato non presenta requisiti di urgenza o di rapporto costi/benefici tali da giustificare la realizzazione con crediti al di fuori dell'attuale piano finanziario; non è inoltre al momento contemplato in crediti e disponibilità finanziarie attive a breve termine.

7. Il Municipio è disposto ad avviare un confronto con i residenti e i firmatari della petizione per individuare una soluzione collettiva?

Il Municipio, tramite le lettere ricevute e inviate ai privati cittadini che hanno fatto richiesta di una sistemazione (prima della petizione), ha già dato riscontro e si è confrontato con i residenti dell'area. Per tramite della Commissione di Quartiere, è ipotizzabile un incontro diretto per discutere il tema.



8. *Non ritiene il Municipio che la progettazione degli spazi pubblici debba partire dai comportamenti effettivi degli utenti e non soltanto dai parametri normativi?*

La progettazione degli spazi pubblici è portata avanti tenendo conto delle esigenze e dei comportamenti degli utenti; ciò nonostante le norme e le direttive applicabili costituiscono il riferimento prioritario e, laddove le stesse non coincidano con le linee naturali di desiderio consolidate nel tempo, occorre attenersi alle disposizioni normative e tecniche vigenti.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della risposta al presente atto ammonta complessivamente a 9 ore.

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

Per il Municipio

Il Sindaco



Michele Foletti



Il Segretario comunale



Robert Bregy

Copia per conoscenza:
Consiglio Comunale
Municipio
Pianificazione, ambiente ed energia, mobilità
Polizia
Spazi urbani