



MUNICIPIO

Lugano, 19 maggio 2017 vg
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 18/05/2017

Onorevoli Signore e Signori

. Simona Buri
. Antonio Bassi
. Demis Fumasoli
. Raoul Ghisletta
. Marco Jermini
. Tessa Prati
. Nina Pusterla
. Carlo Zoppi

Consiglieri Comunali

Rispettivo indirizzo

Oggetto: interrogazione no. 892 - "A quando il messaggio del Municipio per la realizzazione dei buxi?"

Onorevoli Signore e Signori,

in riferimento alla Vostra interpellanza no. 3895 trasformata in interrogazione (no. 892) in data 15 maggio 2017, comunichiamo quanto segue.

Nel 2011 uno Studio d'ingegneria, su mandato della TPL, ha elaborato uno studio sulle caratteristiche degli insediamenti in alcuni quartieri periferici di Lugano allo scopo di individuare quelli che si prestavano ad una sperimentazione con un servizio Buxi.

Le conclusioni dello studio hanno evidenziato quanto segue:

- *"In generale il territorio di Lugano risulta essere ben servito dai trasporti pubblici; ciò vale in particolare nelle zone più densamente abitate con un servizio che si protrae anche di sera o negli orari meno frequentati. Anche le aree urbanizzate in modo estensivo e quindi a domanda più debole (quartieri periferici) sono coperte da un trasporto pubblico, giudicato idoneo in particolare negli orari di punta. Le linee a domanda debole o molto debole ritenute idonee ad essere sostituite con un servizio a chiamata di tipo BUXI sono risultate essere le linee 8 Noranco-Carabbia-Sguancia, 9 Viganello-Cureggia e 10 Viganello-Albonago. Negli orari non di punta l'offerta (numero di corse) è scarsa e non presente di sera; le frequentazioni molto scarse con numerose corse effettuate a vuoto tuttavia non fanno pensare alla necessità di un potenziamento, ma piuttosto all'istituzione di un'offerta flessibile e mirata alla domanda. Per le linee 8, 9, 10 durante gli orari non di punta un servizio a chiamata in collaborazione con il servizio esercitato dai tassisti risulta essere tecnicamente una soluzione fattibile.*

La proposta va approfondita anche con i potenziali interessati, soprattutto per valutarne l'aspetto formale ed economico oltre a quello realizzativo. Infatti un buon servizio BUXI è realizzabile se molte vetture taxi si mettessero a disposizione contemporaneamente per rispondere a diverse chiamate anche simultanee tramite quindi un sistema di gestione centralizzato.

Per gli orari di punta della mattina e della sera un trasporto effettuato tramite minibus con corse ad orario fisso o eventualmente a chiamata risulta essere forse la proposta più idonea. Un appoggio al servizio taxi anche per questi orari non è tuttavia escluso.

Grazie all'introduzione del servizio a chiamata tramite taxi il servizio può anche essere esteso per migliorare il servizio coprendo aree o orari coperti in modo marginale o non ottimale.

Delle tre linee quelle che meglio si presta ad una prima sperimentazione con un servizio BUXI è la linea 9 Viganello-Cureggia. Questa sperimentazione potrebbe partire dagli orari non di punta per poi estendersi a tutta la giornata, o eventualmente in funzione dell'approfondimento operativo includere già tutti gli orari della giornata.

Anche la linea 8 di Noranco-Carabbia-Sguancia potrebbe entrare in conto in una sperimentazione con un sistema BUXI anche in questo caso per gli orari non di punta o eventualmente per tutta la giornata.

La modalità operativa del servizio (copertura del servizio, orari), i costi, le tariffe devono essere studiate in collaborazione con gli enti interessati, in primis TPL, altre aziende di trasporto interessate, associazioni dei tassisti.

È anche pensabile una messa a concorso di un servizio BUXI su una o più linee (linee 8-9), sulla base di un capitolato d'onori che fissi alcune condizioni quadro minime da garantire (copertura del servizio, orari, costi ecc.)."

In data 16 giugno 2012 il Municipio ha quindi assegnato un mandato per l'elaborazione di un progetto di implementazione di un servizio "Buxi" in forma sperimentale verso la Collina dell'Arbostora.

Tenuto però conto delle numerose richieste di potenziamento del trasporto pubblico nel frattempo pervenute dai quartieri, il Municipio, con risoluzione municipale del 12 settembre 2012 ha ritenuto prioritario un approfondimento generale della problematica, allo scopo di valutare una corretta calibratura dell'offerta di trasporto pubblico verso tutti i quartieri periferici, adattandola alle nuove esigenze date dai processi aggregativi e dalla rete di trasporto pubblico urbano entrata in funzione con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.

Il documento finale, concordato con il Cantone e le aziende di trasporto che operano sul territorio della Città, è stato consegnato al Municipio nel corso del mese di maggio 2014. Lo stesso contempla un miglioramento del servizio nelle ore diurne, serali e nei giorni festivi anche tramite un servizio a domanda tipo Buxi.

Le misure d'intervento proposte ed il loro maggior costo di gestione sono riassunte nelle seguenti tabelle:

Macrozona 1: Albonago, Aldesago, Ruvigliana, Gandria, Brè, Cureggia

Misura	Costi d'esercizio
Nuova fermata in Via Guioni per la linea 9	-
Linea 10: Modifica percorso Viganello-Albonago-Ruvigliana-Viganello	Simile all'attuale
Modifica percorso linea 12 Lugano-Ruvigliana-Brè (fusione con linea 11)	Simile all'attuale
Bus su domanda per le zone servite dalle linee 9, 10 e 90 (ore di morbida e sera fino alle 23.45)	ca. fr./anno 300'000.- / 400'000.-
Costi d'esercizio annui supplementari	ca. fr./anno 300'000.- / 400'000.-

Macrozona 2: Cadro, Sonvico, Val Colla

Misura	Costi d'esercizio
Ampliamento servizio serale della linea 461 Tesserete-Lugano-Sonvico-Villa Luganese (fino alle 23.00)	ca. fr./anno 300'000.-
Prolungamento linea 447 Tesserete-Maglio di Colla-Cimadera (-Sonvico) fino a Lugano FFS e soppressione linea 60 Cornaredo-Davesco	ca. fr./anno 425'000.-
Costi d'esercizio annui supplementari	ca. fr./anno 725'000.-

Macrozona 3: Carona, Carabbia, Pazzallo alta, Pazzallo bassa, Pambio-Noranco e
Barbengo

Misura	Costi d'esercizio
Ampliamento servizio linea 434 Lugano-Carona	ca. fr./anno 125'000.-
Ristrutturazione linea 8 Paradiso-Carabbia/Castellana/Pambio Noranco	Simile all'attuale
Ampliamento servizio linea 431 Lugano-Morcote-Bissone	ca. fr./anno 35'000.-
Bus su domanda per le linee 8, 431 e 434 durante la sera (dalle 20.15 alle 23.45)	ca. fr./anno 100'000.-
Costi d'esercizio annui supplementari	ca. fr./anno 260'000.-

Macrozona 4: Breganzona e Muzzano

Misura	Costi d'esercizio
Per questa macrozona, non si ritiene necessario alcun intervento	-
Costi d'esercizio annui supplementari	-

Un primo potenziamento dei trasporti pubblici verso i quartieri periferici è stato implementato con il cambio d'orario 2016 a Lugano Sud con un onere annuale a carico della Città di ca. fr. 500'000.--.

Con risoluzione municipale del 2 marzo u.s. il Municipio ha dato incarico ad uno Studio d'ingegneria di avviare i necessari approfondimenti per l'implementazione del miglioramento del servizio di trasporto pubblico nella Macrozona 1 Albonago, Aldesago, Ruvigliana, Gandria, Brè, Cureggia.

Lo studio attualmente in corso esprime una predilezione per una riorganizzazione delle linee ed un'aumento dell'offerta all'istituzione di un servizio su domanda Buxi per i seguenti motivi:

- l'istituzione di un servizio su domanda richiede una logistica relativamente complessa ed articolata (modalità di prenotazione in tempo reale, gestione centralizzata dei vari itinerari, conferma della prenotazione). In generale questo tipo di offerta viene impiegata laddove vi sono vari itinerari e poca utenza. La sua implementazione per la Macrozona 1 è stata valutata, e si è giunti alla conclusione che una sua implementazione poteva risultare interessante unicamente per migliorare il servizio al territorio di Gandria. I quartieri situati "in collina" (Brè, Aldesago, Ruvigliana, ..) possono essere adeguatamente serviti mediante un'offerta regolare, ottimizzando ed incrementando il servizio esistente, mantenendo dove possibile l'integrazione con il trasporto degli scolari;
- un'offerta Buxi è in generale di difficile lettura e non assicura un servizio regolare (per esempio in caso di richieste simultanee);
- costi di esercizio, rispetto ad un servizio regolare non diminuiscono. Un veicolo con un'autista deve sempre essere disponibile. Ai costi usuali d'esercizio si aggiungono anche i costi per la gestione delle chiamate e la pianificazione degli itinerari. Il fatto di non eseguire una corsa programmata (se non vi è utenza) ha un impatto minimo sui costi del servizio;
- nella Macrozona 1 operano la SNL e la TPL. Una gestione comune del Buxi necessita di accordi sulle concessioni. Il problema di una gestione comune, delle normative sulle concessioni e della validità dei titoli di trasporto sarebbe da risolvere.

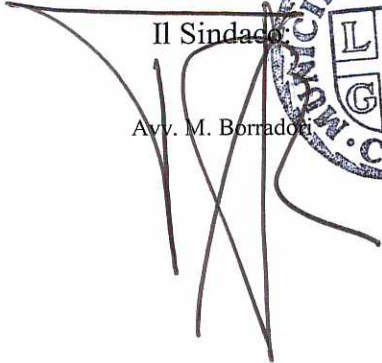
La prossima estate la startup ticinese Zulu lancerà un'applicazione che si propone di dimezzare il prezzo dei taxi in accordo con i tassisti locali. A differenza di Huber i servizi di Zulu saranno offerti da tassisti con licenza.

In quest'ambito potranno essere eventualmente verificati accordi per l'introduzione di un servizio sostitutivo al trasporto pubblico nelle ore serali simile al Taxipub di Paradiso, tra i quartieri periferici fino alla più prossima fermata dei trasporti pubblici urbani servita fino a tarda ora.

A titolo informativo si segnala che l'evasione della presente interrogazione ha comportato un onere lavorativo di cinque ore.

Ci è grata 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