

Piano della viabilità del Polo (PVP): un punto sulla situazione

Con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate e l'introduzione del PVP, vi sono innegabilmente utenti della strada ai quali è preclusa la percorrenza attraverso il nucleo; utenti ai quali si è chiesto di cambiare le proprie abitudini. Come negli anni '60 e '70, allorquando (non senza resistenze) si era preclusa la possibilità di posteggiare in Piazza Riforma o percorrere in auto Via Nassa, circostanze che a noi oggi appaiono irreali.

Questi utenti devono certamente percorrere, con il PVP, percorsi meno diretti, a volte un po' più lunghi, per spostarsi da un punto specifico all'altro della Città, o per raggiungere i nodi di collegamento della rete regionale o continentale a partire dal centro.

È comprensibile che, da un punto di vista soggettivo, ed avulso dall'obiettivo generale, vi sia chi non gradisca; anche se (come esposto nel seguito) i dati confermano che, complessivamente, i tempi di percorrenza sono diminuiti o sono rimasti uguali.

È pure comprensibile che nella ricerca dei motivi per un innegabile momento di difficoltà degli esercizi pubblici e dei commerci nel centro (circostanza comune ai nuclei storici di molte Città svizzere ed europee, indipendentemente dal loro assetto viario), vi sia chi additi, forse un po' frettolosamente, proprio il piano viario fra le cause di questa crisi.

In via preliminare, occorre prendere atto che la dottrina e l'esperienza insegnano che la pedonalizzazione dei centri storici costituisce un fattore di sviluppo, di promozione, di cultura, di qualità di vita e di attrattiva turistica, e mai un fattore recessivo.

Meno chiare ed approfondite appaiono invece le motivazioni reali alla base delle difficoltà in cui versa buona parte del tessuto economico del centro.

Si possono certamente immaginare alcune ipotesi, che vanno dalla congiuntura, ai rapporti di cambio con l'euro, alla crisi del settore finanziario e bancario, ai cambiamenti strutturali nella clientela storica, in quella transfrontaliera, all'e-commerce, alla concorrenza globale, al grado ed alla capacità di innovazione e messa in rete delle strutture commerciali e turistiche del centro, al livello degli affitti, ecc.

È quindi innegabile che i fattori che mettono sotto pressione i commerci e gli esercizi del centro sono molteplici, e qualcuno di respiro globale; individuare nel PVP la causa di questa pressione, o, peggio ancora, ipotizzare che alcune modifiche più o meno approfondite nelle loro ripercussioni possano influire significativamente sull'andamento congiunturale del centro storico, costituisce un grave errore.

Un errore grave poiché si nega l'evidenza, si gioca con equilibri di traffico delicati - sempre al limite della saturazione, e si distoglie l'attenzione e l'impegno dalla ricerca delle reali motivazioni e delle possibili misure di sostegno e di rilancio.

L'evidenza è che il PVP ha dato buona prova di sé, ha certamente conosciuto alcuni problemi puntuali nelle fasi iniziali, ma ha pure subito dei correttivi (sempre con successo), ed è ancora costantemente oggetto di verifiche, adattamenti, e di ulteriore miglioramento.

E tutto questo mentre il numero dei movimenti giornalieri aumenta costantemente a livello internazionale, nazionale, regionale e locale, e mentre i problemi dello svincolo autostradale di Mendrisio, di Ponte Tresa o di Suglio arrivano alle porte di Lugano, mettendo sotto pressione la stessa rete viaria interna alla Città.

Ogni qualvolta la rete stradale nazionale o regionale entra in crisi (questo avviene quasi giornalmente, ormai), la rete interna cittadina ne subisce le conseguenze dirette, PVP o meno. La viabilità cittadina deve resistere a questi fattori esterni e gestirli al meglio.

Lugano ha l'invidiabile qualità di disporre di un centro storico di grande qualità, che si affaccia su un golfo lacustre di rara bellezza, riconosciuto di importanza nazionale negli inventari federali, ben conservato. Ed ha pure la fortuna di disporre di diversi autosili e numerosi posteggi ad uso pubblico nel raggio di pochi metri da Piazza Riforma.

Dichiarare che il centro cittadino non sia accessibile, o che il traffico di transito attraverso Via Magatti e Via della Posta, lungo Corso Pestalozzi, oppure sul Lungolago cittadino, possano giovare ai commerci del centro, non è oggettivamente sostenibile.

Nel dibattito in corso, si ritiene che vada in realtà sciolto il nodo - di natura squisitamente politica, della strategia che si intende perseguire per la promozione del centro cittadino.

Appare chiaro che da un lato vi sia lo strumento della pedonalizzazione e riqualifica urbana, che presuppone l'inibizione del traffico veicolare privato di transito, garantendo nel contempo la raggiungibilità del centro.

Dall'altro, quello dell'accessibilità dell'immediato centro cittadino con l'auto e la sua attraversabilità, che induce traffico parassitario e riduce in modo sostanziale i margini per una riqualifica urbana.

È evidente che quest'ultima scelta - in totale controtendenza rispetto alle esperienze attuali delle maggiori Città svizzere ed europee, verrebbe presa nella speranza che questo modifichi i fenomeni economici, di natura globale, che reggono le sorti dei commerci e degli esercizi nel nucleo.

E nella consapevolezza che questa scelta significherebbe l'abbandono di un progetto perseguito per oltre 30 anni, e che aveva immaginato un centro storico pedonale, urbano, vivo ed attrattivo per il cittadino, il turista, e per chi vi lavora.

Ciò premesso, l'occasione è propizia per fare il punto della situazione e per illustrare ciò che è stato fatto e mettere a disposizione gli studi e gli approfondimenti attuati sul Piano dopo l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate e dopo l'implementazione del PVP.

1. PREMESSA

Nel seguito, si illustra pertanto il punto della situazione sul tema PVP, sulla base di tre studi effettuati con l'intento di monitorare la situazione viaria legata all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate (2012) e le conseguenti misure introdotte su tutto il comprensorio.

Si tratta dei seguenti studi:

- Monitoraggio 2015 degli effetti di traffico della galleria Vedeggio - Cassarate e del Piano della viabilità del Polo (Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità)
- Resoconto Unità di gestione della mobilità del Polo Luganese (UGM) 2015 - Interventi effettuati dal 2013 per migliorare la viabilità sulla base delle verifiche ed esperienza maturata a seguito dell'entrata in funzione del PVP con particolare riferimento alla Città di Lugano
- Studio commissionato dal Municipio al Politecnico federale di Zurigo (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, IVT) - "Verkehrsplanerische Expertise des Verkehrsregimes der Innenstadt von Lugano".

Inoltre, il Municipio ha approfondito la possibilità di aggiungere nuove manovre di svolta in corrispondenza del nodo 9 (Piazza Castello), come richiesto nella petizione e come concordato all'incontro del 7 settembre 2016 ed aveva a suo tempo pure provveduto all'analisi di possibili modifiche viarie su Corso Pestalozzi:

- Studio ing. M. Ferella Falda: Nodo 9: Corso Pestalozzi - Corso Elvezia, modifiche viarie", relazione tecnica (28 ottobre 2016)
- PVP: Verifiche viarie Corso Elvezia, relazione tecnica 24 giugno 2013, aggiornamento 12 febbraio 2015: apertura Corso Pestalozzi fino Piazza indipendenza

Le principali modifiche apportate alla rete viaria introdotte tra novembre 2013 (data del primo monitoraggio) e ottobre 2015 (data dell'attuale monitoraggio) sono state:

- **modifica in Piazza Molino Nuovo rispettivamente viale Franscini:** la corsia di sinistra su via Trevano serve per la direzione "diritto e a sinistra", in modo da avere due corsie a disposizione dei veicoli diretti verso il centro. L'obiettivo era quello di migliorare la scorrevolezza del traffico lungo via Trevano/ Piazza Molino Nuovo (modifica introdotta nel 2014);
- **rimozione del passaggio pedonale a valle dell'incrocio semaforico di via Zurigo:** l'obiettivo era quello di permettere alle auto in arrivo da via Trevano di avere a disposizione 120 metri su due corsie per dirigersi verso il centro Città (modifica introdotta nel 2014);
- **modifica all'intersezione di via Ceresio / via Fola / via del Sole,** con la soppressione della svolta a sinistra su via del Sole, per chi circola su via Ceresio in direzione Viganello. L'obiettivo era quello di snellire il traffico circolante sulle direttive principali, garantendo una maggior scorrevolezza della circolazione sull'asse via Ceresio - via Rava (modifica introdotta nel 2014);
- **inversione del senso di marcia di via Canonica tra Corso Elvezia e via Lucchini** (modifica introdotta il 25 marzo 2015);
- **inversione del senso di marcia di via Somaini tra Corso Elvezia e via Lucchini** (modifica introdotta il 1. aprile 2015);
- **modifica dell'accesso a via Foce** che può avvenire unicamente con svolta a destra, per il traffico in arrivo da viale Carlo Cattaneo o da viale Cassarate. Il traffico proveniente da viale Castagnola non può più immettersi su via Foce svoltando a sinistra. L'obiettivo del cambiamento era di fluidificare il traffico in uscita dalla città che, in particolare nelle ore di punta, crea colonne di attesa sia su viale Cassarate sia verso Piazza Castello (modifica introdotta il 22 maggio 2015);
- **modifica del funzionamento del semaforo al nodo 68:** l'impianto resta lampeggiante tutto il giorno e si attiva alla sola chiamata dei bus e dei pedoni (modifica introdotta il 5 ottobre 2015).

2. MONITORAGGIO 2015 DEGLI EFFETTI DI TRAFFICO DELLA GALLERIA VEDEGGIO-CASSARATE E DEL PIANO DELLA VIABILITÀ DEL POLO

Nel 2013 è stato svolto un primo monitoraggio che ha permesso di confrontare la situazione prima e subito dopo l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate.

Nel corso del mese di novembre 2016 il Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità, ha pubblicato un secondo monitoraggio, svolto nel 2015, che ricalca quello del 2013. Con entrambi i monitoraggi è (stato) possibile confrontare la situazione prima e dopo l'apertura della galleria per quanto riguarda i volumi di traffico stradale e di utenza del trasporto pubblico, nonché i tempi di percorrenza per determinate relazioni.

In generale, emerge che le tendenze registrate poco dopo l'apertura della galleria sono essenzialmente confermate. Richiamando le scelte strategiche del PVP, è possibile affermare che gli obiettivi sono stati globalmente raggiunti, ed i dati del 2015 confermano quanto già emerso nel 2013. Per due temi, per contro, gli obiettivi possono essere considerati raggiunti solo parzialmente: la maggiore quota del TP nella ripartizione modale e la velocizzazione dei servizi del TP.

Per rapporto ad alcuni tratti in cui il volume di traffico è aumentato (in particolare sull'autostrada), il traffico all'interno della città è rimasto stabile tra il 2013 e il 2015 (cfr. fig. 1, pag. 6 monitoraggio). In generale, nonostante le variazioni registrate tra il 2013 e il 2015, le differenze nei volumi di traffico dopo l'introduzione del PVP sono praticamente invariate nel confronto 2011-2015 e 2011-2013.

La zona nord della città (Vezia, Massagno, Besso) si conferma essere quella che ha goduto maggiormente della riduzione di traffico con forti diminuzioni in via San Gottardo a Massagno (-35%), via Selva (-28%), via San Gottardo a Lugano (-16%) e in via Besso (-7%).

È inoltre confermata la tendenza sul tridente con l'aumento del traffico su via Ciani (+119%) e via Ceresio (+18%) e la diminuzione (sebbene più contenuta rispetto al 2013) in via Trevano (-9%).

Per quel che concerne i risultati del trasporto pubblico, il monitoraggio segnala che anche nel biennio 2013-2015, sia sulle linee regionali che sulle linee urbane vi è stato un aumento generalizzato di passeggeri e passeggeri-km. Tuttavia se tra il 2011 e il 2013, con la riorganizzazione dei trasporti pubblici del PVP, le più forti crescite erano misurate in ambito urbano, tra il 2013 e il 2015 l'incremento più notevole è stato nel trasporto regionale. In ogni caso in ambito urbano, l'aumento dei passeggeri trasportati segnato nel 2013 non si è arrestato.

I rilevamenti dei tempi di percorrenza (diff. 2011-2015) mostrano che nelle ore di punta sono state misurate solo diminuzioni, nessun aumento. Le diminuzioni maggiori sono da ricondurre all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.

Nelle ore di morbida ben il 46% dei percorsi (17 su 37) ha subito delle variazioni dei tempi di percorrenza dopo l'introduzione del PVP: su 6 percorsi si registra un aumento, mentre in 11 casi una diminuzione dei tempi di percorrenza. Anche in questo caso le diminuzioni più forti sono state riscontrate sui percorsi transitanti per la galleria Vedeggio-Cassarate.

Nelle ore di punta, tra il 2013 e il 2015 non sono state registrate differenze significative dei tempi di percorrenza del trasporto pubblico. Tra il 2011 e il 2015, invece, variazioni significative sono state registrate su sei tratte (3 in entrata e 3 in uscita dalla città), su cinque di queste è stata misurata una diminuzione:

Il centro di Lugano viene raggiunto più velocemente per i percorsi con partenza da Castagnola, Cornaredo e Paradiso via stazione. Partendo dal centro si raggiunge più velocemente Cornaredo e Breganzona. Si impiega invece più tempo per raggiungere Paradiso (via stazione).

Le valutazioni dei tempi di percorrenza, sia traffico individuale motorizzato, sia trasporto pubblico, mostrano una situazione stabile tra il 2013 e il 2015: si registrano variazioni significative solo su circa il 10% dei percorsi; l'80% di queste variazioni, sono guadagni di tempo.

Per il traffico individuale motorizzato, si può concludere che, generalmente, la situazione tra il 2011 e il 2015 è migliorata; solo in casi puntuali si è registrato un aumento dei tempi di percorrenza. Anche per il trasporto pubblico, generalmente, le variazioni registrate sono da considerarsi positive, specialmente nelle ore di punta.

Le conclusioni del monitoraggio 2015 riportano in sintesi questi risultati:

- I volumi di traffico stradale nel 2015 sono analoghi a quelli del 2013, leggeri aumenti o diminuzioni sono registrati in diversi punti della città. Si evidenzia un aumento più marcato (attorno al 10%) sul comparto Lugano nord (rampe Povrò, galleria Vedeggio-Cassarate, incrocio Manno-Suglio). Su alcuni tratti i volumi di traffico registrati nel 2015 e 2013 divergono rispetto alle previsioni allestite prima dell'apertura della galleria; questa situazione è in parte legata alle modifiche intercorse tra l'assetto stradale originariamente previsto e quello effettivamente attuato;
- Il volume di traffico in entrata ed uscita dalla città è rimasto stabile (il leggero aumento registrato nel 2013 è stato riassorbito nei due anni successivi) e la sua ripartizione sulle cinque direttrici principali è confermata (la ripartizione del traffico in entrata e uscita dalla città sulle varie direttrici ha subito una variazione importante con l'apertura della galleria, ma è poi rimasta invariata tra il 2013 e il 2015): la galleria ha permesso di trasferire parte del traffico sulla circonvallazione e sgravare in modo importante alcune arterie principali della rete di accesso alla città;
- I volumi di utenza del trasporto pubblico confermano la crescita dell'utilizzo di questo mezzo di trasporto, in analogia a quanto si riscontra anche nel resto del Cantone;
- Il traffico stradale è stato fluidificato su diversi assi principali e questa situazione, già riscontrata nel 2013 è confermata anche dai dati del 2015;
- Le linee di trasporto pubblico non sono state velocizzate nella maniera auspicata inizialmente e i dati del 2015 confermano quanto rilevato nel 2013.

3. RESOCONTO UNITÀ DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEL POLO LUGANESE (UGM) 2015

Lo scorso mese di settembre, l'ing. M. Ferella Falda, in qualità di operatore UGM, su richiesta del Municipio, ha elaborato un documento in cui sintetizza gli interventi effettuati a partire dal 2013 per migliorare la viabilità sulla base delle verifiche e delle esperienze maturate a seguito dell'entrata in funzione del PVP con particolare riferimento alla Città di Lugano.

Qui di seguito un sommario degli interventi effettuati:

2013/2014

Interventi eseguiti	Esito
Spostamento passaggio pedonale Corso Pestalozzi – Corso Elvezia	Con lo spostamento del passaggio pedonale è stata prolungata la fase di verde per i veicoli provenienti da Corso Elvezia e diretti al lungolago. Ciò ha portato ad un <u>aumento della scorrevolezza lungo Corso Elvezia</u> e alla conseguente diminuzione delle colonne. Questo intervento non ha prodotto una diminuzione del traffico, inteso come numero di veicoli/ora, ma avendo diminuito i tempi di attesa, ha aumentato la percezione di minor congestione.

<p>Nodo 13 Via Trevano – Via Zurigo</p>	<p>All'incrocio tra Via Trevano e Via Zurigo, la precedente corsia di sola svolta a sinistra è stata convertita in dritto/sinistra; questo intervento ha portato all'<u>aumento della capacità in direzione del centro</u> e alla diminuzione delle colonne su Via Trevano al nodo 12 (Via Trevano-Via Castausio).</p> <p>A valle dell'incrocio, su Via Franscini, grazie alla rimozione della fascia multifunzione e del passaggio pedonale è stata ricavata la seconda corsia veicolare per accogliere i veicoli provenienti da Via Trevano. Le auto dispongono 120 metri di doppia corsia per dirigersi verso il centro città.</p>
<p>Nodo 61 Via Fola – Via Ceresio</p>	<p>L'intervento, eliminando la possibilità di raggiungere Via del Sole da nord, ha permesso di <u>separare la svolta a destra per Via Fola</u> dalla direzione dritta.</p> <p>Su Via Fola le corsie sono state divise in svolta a destra e dritto/sinistra.</p>
<p>Uscita taxi al nodo 10 Piazza Manzoni</p>	<p>È stata concessa la <u>possibilità di accedere in Piazza Manzoni ai taxi A</u> provenienti da Paradiso usufruendo della corsia bus centrale che svolta a sinistra su Via della Posta.</p>
<p>Accessibilità al posteggio LAC</p>	<p>Per favorire la visibilità del posteggio e di conseguenza anche il suo utilizzo, in prossimità della rotonda tra Riva Caccia e Via Adamini in direzione di Lugano centro, <u>la corsia bus è stata resa utilizzabile dalle auto che vogliono entrare al posteggio LAC.</u></p>
<p>Spostamento passaggio pedonale stazione FFS</p>	<p>Il passaggio pedonale in Via Maraini non permetteva di far defluire al meglio il traffico in direzione Paradiso, portando a situazioni di forte colonna su Via San Gottardo dal centro, da nord su Via Besso, come pure da Massagno.</p> <p>È così stato <u>eliminato il passaggio pedonale in corrispondenza della rotonda.</u> Il collegamento privilegiato tra la FLP e la stazione FFS avviene attraverso il marciapiede e la passerella esistente.</p>
<p>Modifiche area di Corso Elvezia (inversione di Via Canonica)</p>	<p>L'inversione del primo tratto di Via Canonica tra corso Elvezia e Via Lucchini contribuisce a <u>diminuire il traffico che si immette su Corso Elvezia.</u></p>

Interventi valutati ma non attuati	Motivazioni
Svolta a sinistra Viale Cattaneo – Corso Elvezia verso Lungolago	<ul style="list-style-type: none"> ○ questa svolta produrrebbe una redistribuzione del traffico con alleggerimento del carico veicolare su Corso Elvezia ed aumento del traffico in Viale Cattaneo; ○ la geometria e funzionalità dell'incrocio di Piazza Castello è tale che la nuova svolta produrrebbe una riduzione di capacità lungo Corso Elvezia; ○ i tempi di percorrenza lungo Corso Elvezia e le relative colonne non si ridurrebbero; ○ l'utilità dell'intervento potrebbe essere compromessa da un aumento del traffico lungo questa direttrice (direzione lungolago) con anche ripercussioni per il trasporto pubblico lungo Viale Cattaneo e presso il nodo della pensilina.
Corsia supplementare in Viale Cattaneo	<p>Questa soluzione a livello geometrico richiede un allargamento del campo stradale di circa 2-2,50 metri con relativo restringimento dei marciapiedi. Da entrambe le parti sono presenti alberature, l'impatto su queste risulta essere elevato, infatti l'allargamento richiede l'eliminazione/spostamento di almeno uno dei due filari di piante.</p> <p>Un allargamento della strada come ipotizzato avrebbe un influsso molto limitato sulla capacità di scorrimento del traffico in Viale Cattaneo, in quanto le corsie in corrispondenza del semaforo non verrebbero modificate.</p>
Apertura al transito di Corso Pestalozzi verso Viale Cattaneo	Misura non coerente con il PVP, forte aumento del transito attraverso il centro e capacità insufficiente per la gestione del traffico privato e del trasporto pubblico.
Inversione di Via Bossi	Complessivamente l'inversione di Via Bossi è ritenuta un intervento che, oltre a non produrre una sensibile diminuzione del traffico in Corso Elvezia, potrebbe peggiorare la scorrevolezza del traffico lungo Via Pioda.

2015/2016

Interventi eseguiti	Esito
Modifica nodo 1 Liceo	Grazie all' <u>eliminazione della svolta a sinistra da Cassarate per Via Foce</u> ed al funzionamento in contemporanea (lampeggiante) del passaggio pedonale di Via Foce con il flusso principale di Viale Cattaneo è stato possibile aumentare la capacità dell'asse Centro-Gandria con una relativa diminuzione della colonna.
Modifica corsie Via Balestra all'incrocio con Corso Elvezia (nodo 3)	Grazie ad una diversa disposizione delle corsie in direzione di Cassarate è possibile svincolare il traffico che prosegue dritto da quello che svolta a destra in Corso Elvezia.

Inoltre, grazie a verifiche dei tempi di programmazione sui diversi impianti ed al funzionamento in automatico prodotto dalla centrale si sono apportate modifiche generali o puntuali al funzionamento dei semafori stessi con l'obiettivo di minimizzare le colonne, rendendo nel contempo anche meno lunghi i tempi di attesa per i pedoni e per il trasporto pubblico.

In generale ciò ha comportato:

- Diminuzione sistematica dei tempi del ciclo semaforico durante gli orari non di punta per diminuire le attese ai semafori per i pedoni ed il trasporto pubblico;
- Miglioramento del funzionamento delle entrate ed uscite dei bus alla fermata di Lugano Centro;
- Ottimizzazione del funzionamento del passaggio del bus al nodo 37 di Cornaredo;
- Aumento dei tempi di verde e diminuzione delle attese ai semafori zona scuole di Molino Nuovo.

4. STUDIO IVT ETH ZÜRICH "VERKEHRSPLANERISCHE EXPERTISE DES VERKEHRSREGIMES DER INNENSTADT VON LUGANO"

Con risoluzione del 18/06/2015, il Municipio aveva assegnato un mandato per la verifica delle criticità del PVP all'Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) ETH Zürich (Prof. Dr. Kay W. Axhausen).

Il Prof. Axhausen aveva dato la sua disponibilità per una verifica delle criticità legate alla viabilità e delle critiche pervenute dopo l'introduzione dei cambiamenti viari del PVP, segnatamente per una valutazione dell'assetto stradale attuale con particolare riferimento all'area centrale della Città.

Le verifiche avevano l'obiettivo di fungere da riferimento per la risposta alla petizione "*Questo PVP non soddisfa i cittadini contribuenti*" (inoltrata il 2 marzo 2015), in particolare per quanto concerne le seguenti tratte ritenute problematiche: Corso Elvezia, Via Balestra, Viale Cattaneo, Via Magatti - Via della Posta - Via Vegezzi, Corso Pestalozzi e Via Pretorio.

Lo scorso mese di settembre la DPAM ha ricevuto una prima versione dello studio. Qui una sintesi dei risultati:

Secondo un'analisi di dati effettuata per un finestra temporale tra maggio 2008 e maggio 2016, vale a dire prima e dopo l'apertura della galleria, l'aumento delle velocità è ben visibile su tutti i percorsi. Lo spostamento del traffico avvenuto grazie all'apertura della galleria e ai nuovi tragitti possibili, ha alleggerito il settore centrale della Città, come auspicato dal PVP. Emerge inoltre che la riorganizzazione della rete ha portato ad una redistribuzione dei km percorsi che si concentrano maggiormente sulle strade principali. Per alcune tratte la riorganizzazione ha tuttavia portato ad un incremento dei tempi di percorrenza.

Benché in sintesi si possa interpretare che quanto sinora messo in atto è stato fatto con criterio portando a risultati tutto sommato positivi, quale conclusione finale si legge che fondamentalmente la valutazione delle prossime pianificazioni è legata al tipo di scelte che si intende promuovere: a dipendenza di come la Città vuole impostare la propria visione del comparto centrale (pedonalizzato o meno), cambiano la valutazione d'insieme e lo sviluppo della Città, così come della mobilità.

5. CONCLUSIONI

Lo studio svolto dall'IVT dell'ETH, benché non abbia risposto puntualmente a tutte richieste per i singoli nodi/assi e per le particolari criticità, conclude, come pure i monitoraggi svolti dal Cantone, che complessivamente la situazione del centro città è migliorata. La galleria Vedeggio-Cassarate ha infatti permesso di trasferire parte del traffico e sgravare in modo importante alcune arterie della rete di accesso alla città.

In generale, nell'ambito del giudizio che emerge dallo studio, viene fatto osservare che per approfondire i diversi aspetti emersi sarebbero necessari ulteriori approfondimenti (analisi costi-benefici completa, maggiori analisi col modello del traffico, analisi degli incroci per i pedoni).

Seppur non si possa affermare che questo studio abbia portato a conclusioni eclatanti o inattese, le conferme riscontrate in merito all'aumento delle velocità dei tragitti e all'alleggerimento del settore centrale, sono confortanti.

Ciò considerato che pure il monitoraggio sottolinea la conferma delle tendenze registrate poco dopo l'apertura della galleria, sostenendo che gli obiettivi del PVP sono stati globalmente raggiunti. Ricordiamo in particolare il concetto di base del PVP che mira a garantire l'accessibilità al centro Città eliminando il traffico di transito.

Infine rileviamo come già il rapporto relativo alle verifiche di funzionalità del sistema semaforico del 2014 concludeva constatando una distribuzione bilanciata dei tempi di verde concessi ad auto, trasporto pubblico e pedoni e di conseguenza livelli di servizio complessivamente buoni per ogni singolo nodo.

Questo è stato poi ulteriormente migliorato grazie alle misure viarie aggiuntive e gli interventi messi in atto con l'obiettivo di migliorare il funzionamento della rete semaforica, eseguiti nell'ambito delle competenze dell'UGM. Ognuno degli interventi descritti nel capitolo 3 del presente rapporto ha portato a dei miglioramenti di punti deboli e particolarmente sensibili della rete viaria.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il monitoraggio cantonale dichiara che gli obiettivi del PVP sono stati raggiunti solo parzialmente per la maggiore quota del TP nella ripartizione modale e la velocizzazione dei servizi del TP. A questo proposito evidenziamo come vi sia ancora da implementare il sistema SIGE, che migliorerebbe le prestazioni del trasporto pubblico, promuovendo ulteriormente la priorità di questo vettore ai nodi semaforici.

Quanto precede illustra l'operato del Municipio, che non è rimasto impassibile alle varie critiche e richieste sul Piano viario. Sono infatti da evidenziare, oltre alle modifiche puntuali apportate sulla rete, gli ulteriori approfondimenti eseguiti, che sono oggi pubblicati ed a disposizione di tutti gli interessati, nella convinzione che questi studi potranno certamente contribuire ad un dibattito oggettivo e sereno sulla viabilità e sulla riqualifica del centro cittadino, che costituisce uno dei patrimoni più importanti della Città.

22.12.2016