

L'ARIA CAMBIA



Controlling 2011

Piano di risanamento dell'aria del Luganese PRAL

Giugno 2012

Sesto rapporto



Editore Dipartimento del territorio, Cantone Ticino

Autori Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili (UACER)
Corinna Beffa
Mirco Moser

Per ulteriori informazioni UACER, Via Salvioni 2a, 6500 Bellinzona
Telefono: +41 (0)91 814 37 34 , e-mail: dt-uacer@ti.ch
Il rapporto può essere scaricato dal sito: www.ti.ch/aria

Stampa CSI, DFE

Citazione UACER, Piano di risanamento dell'aria del Luganese, Rapporto controlling 2011, Dipartimento del territorio del Cantone Ticino (Ed.), Bellinzona, 2012

Indice

1. INTRODUZIONE	1
1.1. Considerazioni generali	1
1.2. Le politiche costitutive del PRAL	1
1.2.1. Trasporti pubblici (T)	1
1.2.2. Politica dei posteggi (P)	2
1.2.3. Moderazione e gestione del traffico (M)	2
1.2.4. Misure tecniche sui veicoli (V)	2
2. QUADRO RIASSUNTIVO DEI PROVVEDIMENTI	3
3. LA QUALITÀ DELL'ARIA DEL LUGANESE	4
4. STATO DELL'IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE AL 31.12.2011	6
4.1. Trasporti pubblici	6
4.2. Politica dei posteggi	17
4.3. Moderazione e gestione del traffico	19
4.4. Misure tecniche sui veicoli	20
5. ALLEGATI - SCHEDE SPECIFICHE DEI VARI PROVVEDIMENTI	21
T. Trasporti pubblici	21
P. Politica dei posteggi	30
M. Moderazione e gestione del traffico	37
V. Misure tecniche sui veicoli	45

1. Introduzione

1.1. Considerazioni generali

Nell'ambito dell'allestimento e della messa in opera del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) il Consiglio di Stato il 1° ottobre 2002 ha adottato il Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL). Si tratta di un piano operativo che traduce in provvedimenti concreti le misure che mirano a ridurre le emissioni del traffico motorizzato – migliorando la situazione ambientale e quindi la qualità della vita nell'agglomerato di Lugano – e garantisce l'attuazione coordinata con la realizzazione delle opere principali del PTL.

Dal profilo giuridico il PRAL è un piano dei provvedimenti ai sensi degli articoli 44a della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) e 31ss dell'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAAt). La legislazione federale prevede infatti che, se è accertato o c'è da aspettarsi che si producano immissioni eccessive, l'autorità competente allestisca un piano dei provvedimenti atto ad impedirle o eliminarle. Se le emissioni eccessive sono dovute al traffico, le misure saranno di costruzione, d'esercizio oppure tendenti a canalizzare o limitare il traffico (art. 31 cpv. 1 OIAAt).

Allo scopo di seguire e valutare nel tempo l'applicazione e il completamento dei provvedimenti previsti dal PRAL è stata elaborata una serie di indicatori: quelli di risultato quantificano, laddove possibile, in maniera abbastanza precisa gli effetti del singolo provvedimento in termini di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti nell'atmosfera, quelli di realizzazione ne definiscono il grado di realizzazione o lo stato di avanzamento. I risultati del monitoraggio dell'implementazione delle diverse misure e del raggiungimento degli obiettivi prefissati sono riportati nel presente documento – Controlling del PRAL – aggiornato e pubblicato con scadenza annua.

1.2. Le politiche costitutive del PRAL

1.2.1. Trasporti pubblici (T)

Il potenziamento della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa, la riorganizzazione e l'estensione dell'offerta dei trasporti pubblici con i rispettivi interventi collaterali, quali i vari nodi intermodali, e l'introduzione della Comunità tariffale sia a livello di abbonamenti che di singoli biglietti e carte per più corse sono delle importanti misure di promozione e potenziamento dei trasporti pubblici. Essi hanno come effetto un miglioramento della ripartizione modale tra traffico privato e trasporto pubblico a favore di quest'ultimo. Queste misure costituiscono anche la premessa per la realizzazione della politica dei posteggi delle schede P.

Il potenziamento dei trasporti pubblici è finalizzato a trasferire il numero massimo possibile di persone sul trasporto pubblico. Il trasferimento deve essere particolarmente intenso nelle zone più urbanizzate agendo soprattutto sulla mobilità sistematica. Una simile evoluzione della ripartizione degli utenti del traffico pubblico e del traffico privato comporterà una riduzione delle percorrenze e quindi anche delle emissioni inquinanti.

1.2.2. Politica dei posteggi (P)

La disponibilità di un posteggio concorre in modo considerevole nella scelta del mezzo di trasporto utilizzato per raggiungere una determinata destinazione. Ne consegue che la gestione dei posteggi è un elemento fondamentale per favorire una migliore integrazione dei sistemi di trasporto e quindi ridurre le percorrenze. La politica dei posteggi è efficace solo se vengono considerati contemporaneamente i seguenti aspetti: il fabbisogno di stalli per costruzioni nuove o riattazioni, la regolamentazione dei posteggi pubblici e di quelli privati e la creazione di Park&Ride esterni all'area centrale dell'agglomerato.

Un obiettivo importante della politica dei posteggi è il risanamento ambientale. Nell'area centrale dell'agglomerato Luganese ciò significa contenere il numero complessivo dei posteggi e in particolare quelli interessanti per i pendolari, che grazie alla migliore offerta dei mezzi pubblici e la creazione dei P&R dispongono di mezzi alternativi per giungere in città. Una parte di questi posteggi vengono quindi eliminati o spostati in periferia (3'400 posteggi nei principali P&R), altri trasformati ad uso dei residenti o a rotazione (zone blu), altri ancora regolamentati tramite tariffe in modo da incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi.

1.2.3. Moderazione e gestione del traffico (M)

Un primo pacchetto di misure concerne la gestione del traffico, effettuata tramite una nuova definizione della gerarchia stradale, le regolazioni semaforiche con precedenza ai bus e le corsie bus. Particolarmente qualificanti sono quelle misure orientate a canalizzare il traffico motorizzato. Queste misure – impostate secondo le caratteristiche dei quartieri e il modello di mobilità a spicchi introdotti dal Piano dei trasporti dell'agglomerato (PTA) – consentono, dove necessario, di limitare la capacità degli assi di penetrazione viaria per il traffico privato a favore dei trasporti pubblici.

Un secondo pacchetto di schede comprende le misure di moderazione per diminuire il traffico parassitario attraverso i quartieri, migliorare la qualità urbanistica degli stessi e la sicurezza degli utenti della strada più deboli. Queste misure di moderazione sono importanti per evitare che il traffico canalizzato sugli assi principali – al limite della saturazione – possa trovare degli sbocchi sulle strade di quartiere. Per questo motivo nelle zone più critiche le misure di moderazione dovranno essere incisive.

Nei quartieri ci si attende una diminuzione dell'inquinamento visto che una buona parte del traffico viene canalizzato sugli assi principali e gli automobilisti che continuano a transitare vengono indotti a assumere uno stile di guida più calmo.

1.2.4. Misure tecniche sui veicoli (V)

Il pacchetto di schede V si propone di ridurre le emissioni inquinanti tramite provvedimenti di natura tecnica. Da una parte, al fine di ridurre le emissioni di polveri sottili PM10 emesse dai bus a trazione Diesel si impone l'utilizzo di mezzi equipaggiati con filtri antiparticolato secondo lo stato della tecnica (sistema CRT, Continuous Regenerating Trap). Dall'altra parte ci si propone di promuovere l'utilizzo dei "veicoli efficienti" (automobili, veicoli leggeri, scooter e biciclette elettriche o ibridi); soprattutto negli agglomerati urbani, dove sono frequenti gli spostamenti brevi con motore freddo, questi possono fornire un contributo importante per il miglioramento della qualità dell'aria.

2. Quadro riassuntivo dei provvedimenti

Scheda		Termine PRAL	Stato d'avanzamento				Responsabile
			Studio preliminare	Fase pianificatoria	Progetto definitivo	Realizzazione /Attuazione	
TRASPORTI PUBBLICI							
T1.1	Comunità tariffale arcobaleno	2012(*)					SM
T1.2	Offerta ferroviaria tra agglomerati	2008/2013/2019					SM
T2.1	Offerta FLP e infrastrutture	2002					DC
T3.1	TP regionali	2001/2012(*)					SM
T4.1	TP urbani	2002/2012(*)					SM
T4.2	Infrastrutture e fermate TP urbani	2012(*)					SM/DC
T4.3	SIGE	Dal 2004 a tappe					SM/Impr.
POSTEGGI							
P1.1	Nodi intermodali (P&R)	50% 2012(*)					SM/SST/DC
P1.2	Riduzione posteggi pendolari	50% 2012(*)					SM: prog. Comuni: esec.
P1.3	Trasformazione lunga-corta						
P1.4	Gestione e tariffe esistenti	50% 2012(*)					SM: prog. Comuni: esec.
P1.5	Regole per nuovi P (PR)						
P1.6	RCPP	-					SM/SST
MODERAZIONE							
M1.1	Gerarchia stradale	2012(*)					SM/SST
M1.2	Regolazione semaforica	2012(*)					SM/Comuni
M1.3	Info posteggi e conduzione traffico	2010					SM/Comuni
M1.4	Corsie bus	2012(*)					SM/Comuni
M2.1	Chiusura strade (pedonale)	2012					SM: PVP Comuni: esec.
M2.2	Zone 30 e moderazioni	Progressivamente					Comuni
M2.3	Rete ciclabile e pedonale	2012(*)					SM: prog. Comuni: esec.
MISURE TECNICHE SUI VEICOLI							
V1.1	Mezzi TP meno inquinanti	2010					Imprese
V2.1	Misure favore VEL	2004 (2010)					Comuni

(*) Apertura della galleria Vedeggio-Cassarate il 26.07.2012

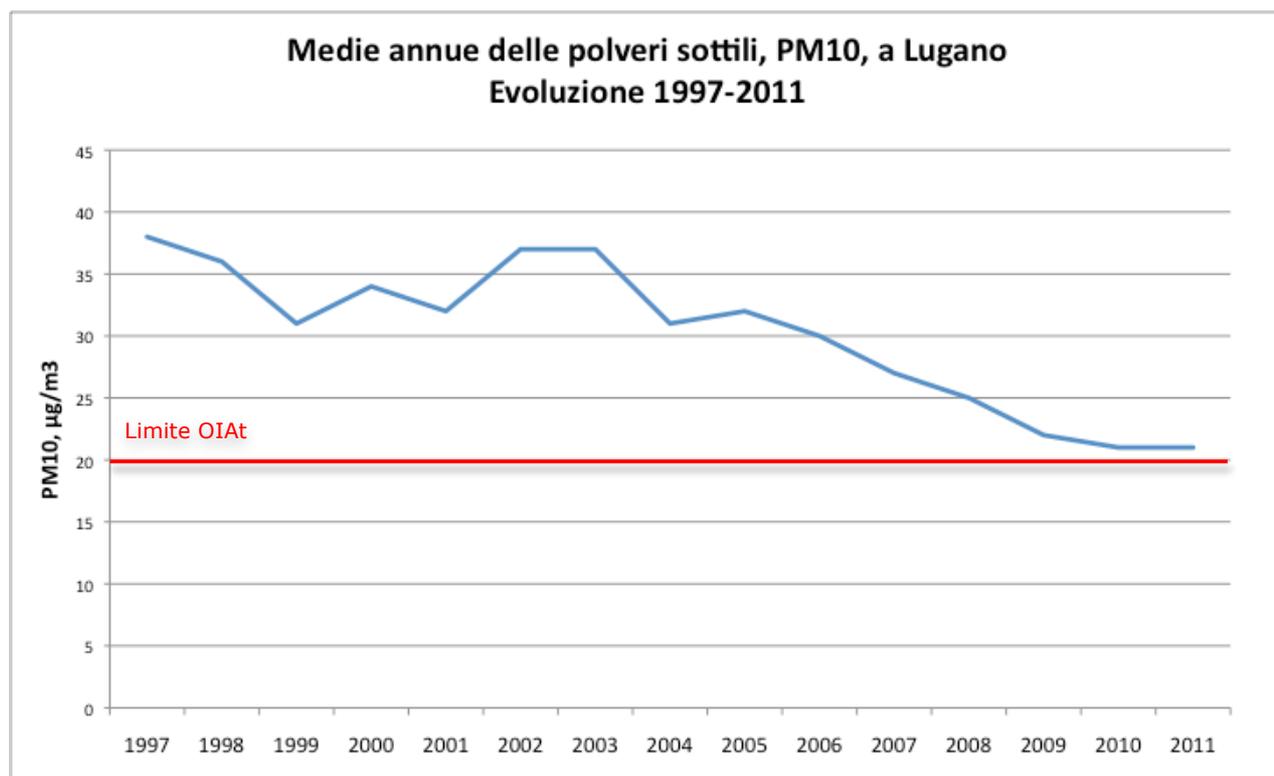
Legenda: ■ = concluso / ■ = in corso / ■ = non avviato

3. La qualità dell'aria del Luganese

Negli ultimi 15-20 anni la qualità dell'aria nel Luganese è decisamente migliorata. Anche per inquinanti problematici quali le polveri sottili (PM10) e gli ossidi di azoto (NO_x) si rileva, in generale, un'evoluzione positiva. I valori registrati dalla stazione di misura della rete nazionale Nabel, indicano che le concentrazioni di PM10 sono nettamente diminuite tra il 1997 e il 2011, passando da un valore di 38 µg/m³ a 21 µg/m³.

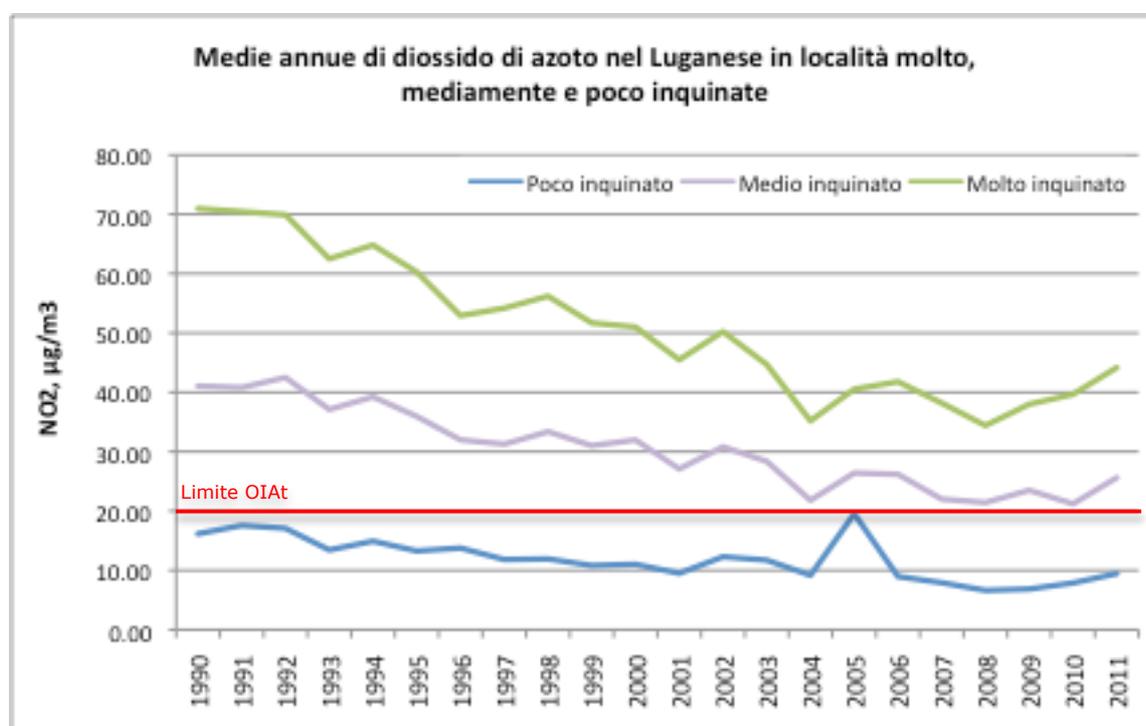
Nell'ultimo triennio si osserva tuttavia una certa stagnazione dei valori, che sembrerebbe essere riconducibile alle condizioni meteorologiche sfavorevoli piuttosto che ad un effettivo aumento delle emissioni. I mesi invernali del 2011, ad esempio, sono stati caratterizzati dalla presenza di inversioni termiche persistenti e da scarse precipitazioni, ciò che ha favorito l'accumulo degli inquinanti nell'aria.

Ciononostante, continuando con gli sforzi intrapresi negli ultimi anni per migliorare la qualità dell'aria nel Luganese, il rispetto dei limiti di legge per quanto riguarda le PM10 dovrebbe poter essere raggiunto nei prossimi anni.



Considerando il periodo dal 1990 ad oggi, anche per gli NO₂ la tendenza generale è positiva come si evince dalla figura seguente, che rappresenta le medie annue dell'ultimo ventennio rilevate per mezzo di campionatori passivi localizzati nel Luganese. Come per le PM10, negli ultimi anni anche i valori degli ossidi di azoto rilevano una tendenza alla stagnazione se non all'aumento. Nel 2011, in particolare, le concentrazioni medie annue di NO₂ sono aumentate in modo generalizzato, con scarti maggiori nelle località mediamente e molto inquinate (v. figura seguente).

Anche per questo inquinante è difficile stabilire se si tratti di un trend duraturo oppure di una situazione dovuta a fattori meteorologici. In generale è probabile che l'aumento del traffico veicolare e del numero di vetture diesel registrato negli ultimi anni abbiano compensato l'effetto benefico di altri fattori quali, ad esempio, l'introduzione del catalizzatore.



Per quanto riguarda l'ozono i valori sono sottoposti ad una certa variabilità e la loro evoluzione nel tempo non risulta essere così chiara come nel caso degli inquinanti summenzionati. Secondo una valutazione elaborata dal Paul Scherrer Institut (PSI) presso la stazione di Lugano Nabel si rileva tra il 1992 e il 2007 una leggera tendenza verso la riduzione di questo inquinante.

In sintesi, si riconferma l'importante miglioramento della qualità dell'aria rilevato negli ultimi 15 anni. I dati suggeriscono che è tuttavia ancora necessario proseguire con la politica coerente ed incisiva intrapresa negli ultimi anni, al fine di raggiungere il traguardo di adeguare le immissioni – in particolare quelle degli ossidi di azoto, delle polveri sottili e dell'ozono – ai disposti di legge.

4. Stato dell'implementazione delle misure al 31.12.2011

I provvedimenti previsti dal PRAL sono ripartiti per settore e per politica costitutiva come segue:

	Settore	N° di politiche costitutive	N° di provvedimenti
T	Trasporti pubblici	4	7
P	Posteggi	1	6
M	Moderazione	2	7
V	Misure tecniche sui veicoli	2	2

Il presente capitolo illustra lo stato dell'attuazione dei provvedimenti e i risultati ottenuti a fine 2011, suddivisi per settore e politica costitutiva. Maggiori dettagli sulle singole misure sono disponibili nel capitolo 5.

4.1. Trasporti pubblici

Per mezzo delle misure relative al settore dei trasporti pubblici si mira ad aumentare la ripartizione modale tra traffico privato e trasporto pubblico. Le politiche costitutive mirano a migliorare l'offerta dei trasporti pubblici al fine di ridurre le percorrenze e quindi le emissioni di inquinanti.

La tabella seguente riporta il quadro riassuntivo per quanto concerne le misure del settore dei trasporti pubblici. In particolare per ogni misura è riportato il grado di realizzazione nelle diverse fasi di progettazione (studio preliminare, fase pianificatoria e progetto definitivo).

	Studio preliminare	Fase pianificatoria	Progetto definitivo	Realizzazione
TRASPORTI PUBBLICI				
T 1.1 Comunità tariffale Arcobaleno				
Comunità tariffale integrale				
Campagna "L'aria cambia Arcobaleno al 50%"				
T1.2 Migliore offerta su ferro fra agglomerati				
Sistema ferroviario TILO				
Cadenzamento della FLP a 15 minuti				
Nuovo raccordo ferroviario Mendrisio-Stabio-Arcisate				
Galleria di base del Ceneri				
T2.1 Miglioramento offerta e interventi infrastrutturali FLP				
Intervento a Ponte Tresa				
Raddoppio binari Ponte Tresa-Magliaso e eliminazione passaggi a livello				
Raddoppio binari Serocca-Bioggio e Cappella Agnuzzo				
Creazione P&R alle stazioni FLP di Magliaso e Caslano				
Nodo intermodale di Molinazzo (+ navetta)				
T3.1 Miglioramento TP regionali				
Riorganizzazione TP luganese 1996-2002 (OTPLu1)				
Cadenzamento FLP a 15 minuti				
Parcheggi di interscambio FLP				
Nodo intermodale Vezia				
Parcheggi di interscambio alla stazione di Lamone				
Adattamento marciapiedi FFS Lamone				
Parcheggi di interscambio alle stazioni di Taverne-Torricella e Rivera				
Stazione di Lugano FFS				
T4.1 Miglioramento offerta TP urbani				
OTPLu1 (diverse misure)				
OTPLu2 (PVP, Scheda S4)				
T4.2 Interventi infrastrutturali e accessibilità fermate TP urbani				
Creazione di corsie preferenziali				
Nuova fermata centrale a Lugano				
Interscambio stazione FFS				
T4.3 Sistema di conduzione bus e informazione ai passeggeri				
Progetto di telegestione				

(*) Apertura della galleria Vedeggio-Cassarate il 26.07.2012

Legenda: ■ = concluso / ■ = in corso / ■ = non avviato

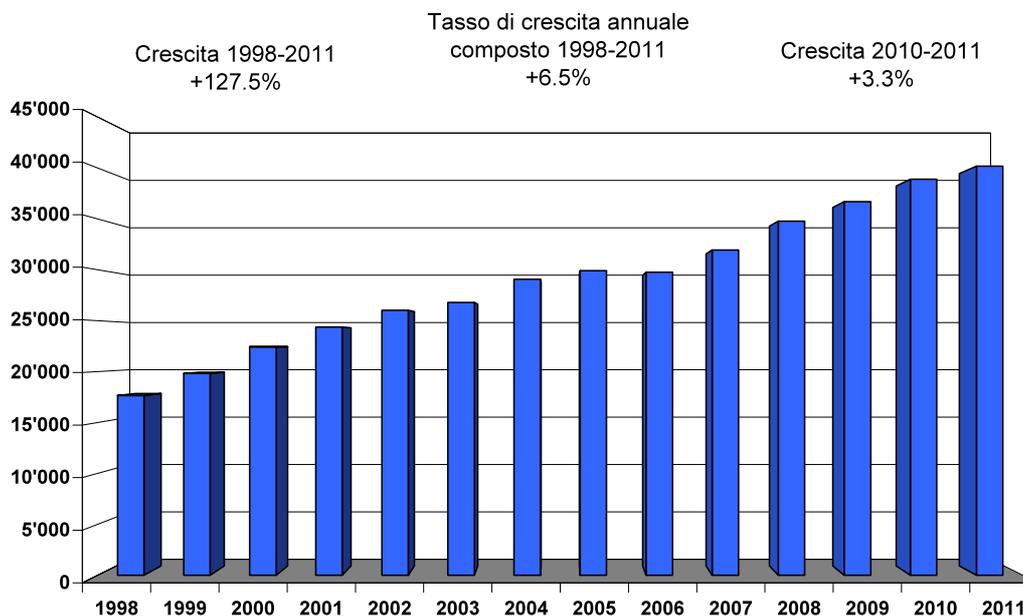
T1.1 Comunità tariffale Arcobaleno

La politica della mobilità, che si concretizza attraverso i Piani regionali dei trasporti, ha permesso nell'ultimo decennio l'attuazione di importanti realizzazioni per costituire un sistema di trasporto pubblico ticinese efficiente e attrattivo, in grado di competere con il trasporto privato. Come noto, per indurre sempre più persone a passare dal mezzo privato a quello pubblico, occorre migliorare continuamente le prestazioni del trasporto pubblico, ma è anche necessario incidere sulla tariffa, che costituisce un elemento di scelta importante.

L'analisi dei dati di vendita della Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM) dimostra che la popolazione, indipendentemente dalla categoria d'età, ha risposto in maniera positiva agli sforzi attuati sino ad oggi in tal senso (realizzazione della Comunità tariffale per abbonamenti), che apprezza la maggior libertà offerta dal titolo di trasporto comunitario e si è fidelizzata allo strumento tariffario. È in corso di realizzazione il progetto di Comunità tariffale integrale, grazie al quale, mediante la vendita di biglietti singoli e carte giornaliere a zone, il trasporto pubblico sarà venduto sotto un unico cappello su tutto il territorio cantonale e per qualsiasi tipo di viaggio.

I grafici che seguono illustrano l'evoluzione degli abbonamenti mediamente in circolazione e il numero di abbonamenti annuali venduti.

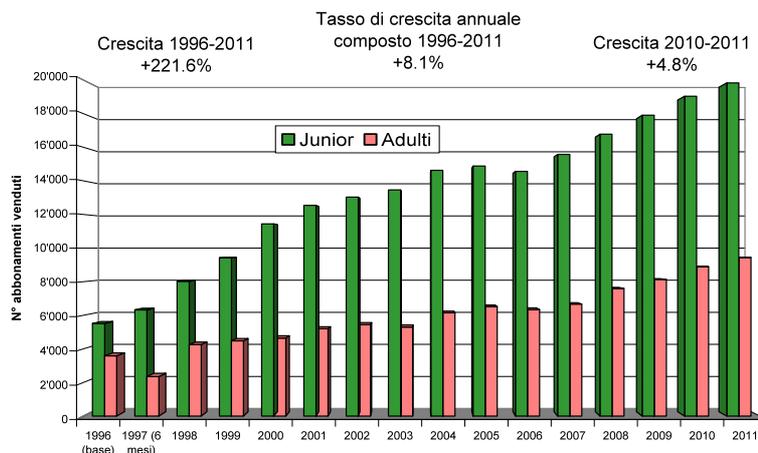
1. Abbonamenti mediamente in circolazione (tutte le zone)



	1998(*)	2010	2011	Δ(%) 1998-2011
Abbonamenti mediamente in circolazione	17'656	38'888	40'171	+127.5%

*1998: primo anno completo con gli abbonamenti mensili e annuali Arcobaleno

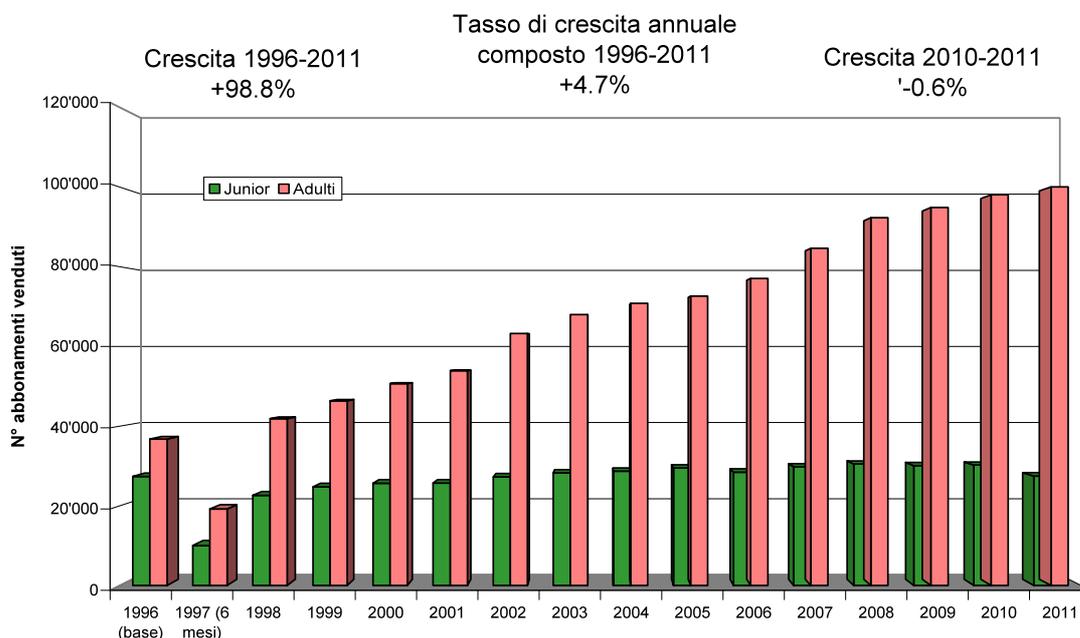
2. Vendita abbonamenti annuali (tutte le zone)



	1996(*)	2010	2011	Δ(%) 1996-2011
Numero abbonamenti annuali Junior	5'510	19'040	19'832	+259.9%
Numero abbonamenti annuali Adulti	3'591	8'890	9'441	+162.9%
Numero abbonamenti annuali totali	9'101	27'930	29'273	+221.6%

(*) 1996: anno di riferimento, precedente all'introduzione di Arcobaleno

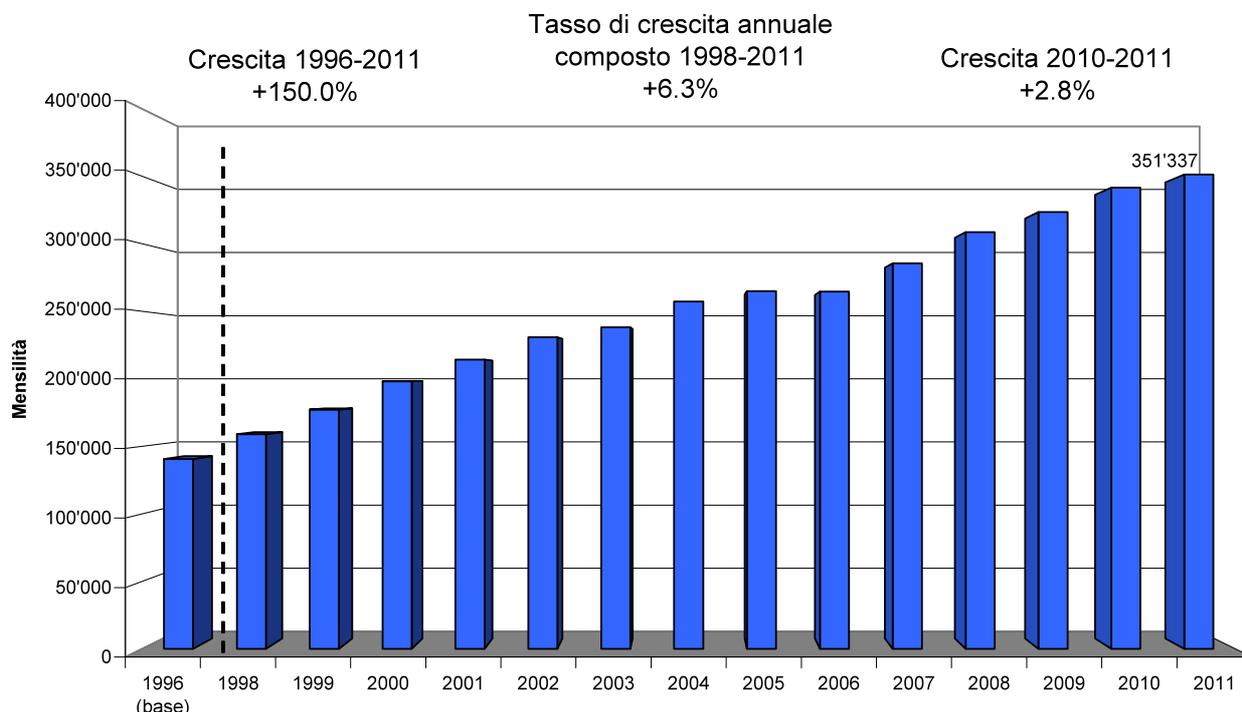
3. Vendita abbonamenti mensili (tutte le zone)



	1996(*)	2010	2011	Δ(%) 1996-2011
Numero abbonamenti mensili Junior	27'362	30'251	27'480	+0.4%
Numero abbonamenti mensili Adulti	36'781	98'092	100'064	+172.1%
Numero abbonamenti mensili totali	64'143	128'343	127'544	+98.8%

(*) 1996: anno di riferimento, precedente all'introduzione di Arcobaleno

4. Mensilità totali vendute (tutte le zone; adulti+junior)

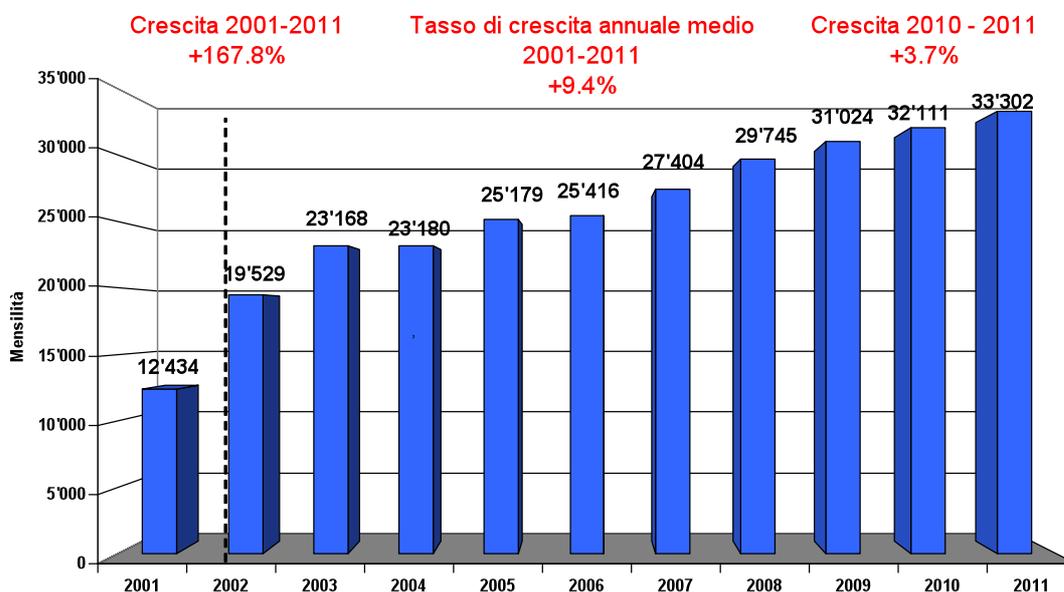


Nota: ad un abbonamento annuale per adulto corrispondono 9 mensilità, mentre ad uno per giovane ne equivalgono 7. Il dato delle mensilità vendute è un ottimo indicatore per rappresentare l'evoluzione delle vendite.

Alla diffusione dell'abbonamento arcobaleno, ha certamente contribuito la campagna di sensibilizzazione "L'aria cambia. C'è arcobaleno al 50%", misura contro lo smog estivo contemplata dal Piano di risanamento dell'aria (cfr. Messaggio nr. 6022 approvato con Decreto legislativo del 6.5.2008), che viene riproposta annualmente dal 2002 e che, anche nel 2011 ha fatto registrare, per il decimo anno consecutivo, un ulteriore andamento positivo su tutti i fronti. Nei mesi di luglio e agosto del 2011 si è giunti ad un totale di 33'302 abbonamenti venduti, con un aumento del 3.7% nei confronti dell'anno precedente; stesso risultato in crescita per quanto attiene gli introiti generati, che nel 2011 hanno superato la quota di 1.6 mio di franchi (+ 8.8% rispetto al 2010).

Alla luce di questi ennesimi risultati positivi, si può quindi affermare che la campagna di sensibilizzazione per i mesi di luglio e agosto ha avuto in questo decennio un ottimo riscontro ed è diventata una sorta di appuntamento sentito e atteso da parte della popolazione ticinese. Il successo crescente negli anni è dato altresì dalla maggior sensibilità dell'utenza verso i problemi ambientali e di traffico, unitamente al prezioso contributo dato dai Comuni con l'ulteriore finanziamento degli abbonamenti scontati. Nel 2011 sono stati 109 i Comuni che hanno partecipato attivamente ad informare la popolazione sulla problematica del traffico e hanno accordato uno sconto supplementare di almeno il 50% ai propri domiciliati.

Confronto vendite mensili luglio e agosto 2001 - 2011



5. Mobilità aziendale

Con la pubblicazione nel febbraio 2007 della "Guida alla mobilità aziendale", in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti, il Dipartimento del territorio ha avviato la campagna di sensibilizzazione sulla mobilità aziendale, un progetto volto ad incentivare aziende e amministrazioni comunali a trovare soluzioni di mobilità sostenibile per razionalizzare gli spostamenti legati all'attività lavorativa (spostamenti pendolari e trasferte professionali).

A fine 2010, grazie anche al sostegno delle associazioni economiche, erano 105 le aziende sparse su tutto il territorio cantonale che partecipavano a tale progetto. Di queste ben 52, comprendenti anche tre amministrazioni comunali, hanno sede in 12 Comuni del Luganese e si trovano in una delle varie fasi di attuazione di un Piano di mobilità aziendale.

Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Totale
Invio documentazione	Visita informativa	Diagnosi	Definizione delle misure	Adozione Piano	Controlling	
5	3	0	42	2	0	52

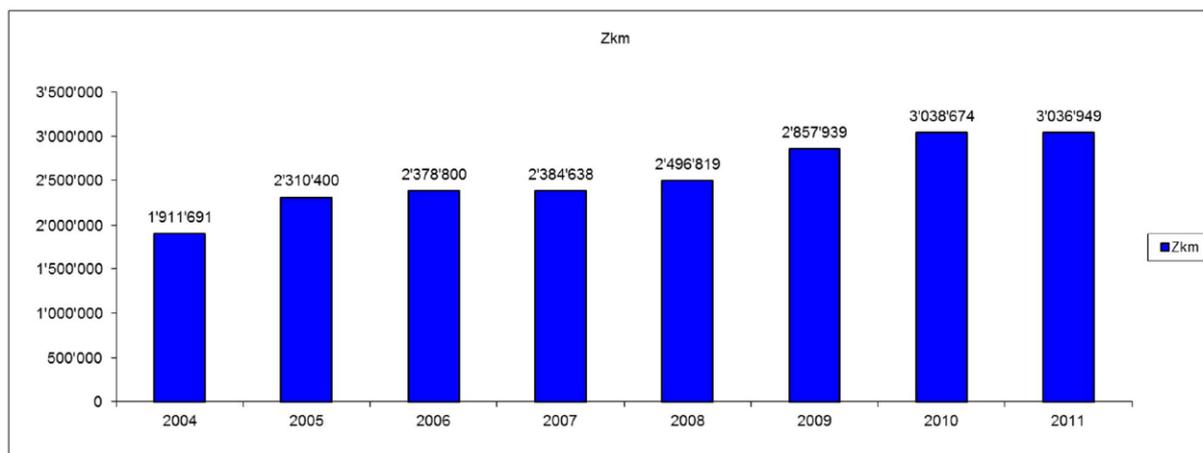
Delle 44 aziende che si trovano nelle fasi 3 e 4, 27 di esse, ubicate in 7 Comuni, hanno svolto il sondaggio tra i dipendenti finanziato dal Dipartimento del territorio che allestisce una diagnosi della mobilità pendolare e professionale per ogni azienda e che serve da base per la definizione delle misure da applicare e la valutazione dell'efficacia delle stesse in fase di monitoraggio e bilancio. Dai sondaggi effettuati, che hanno coinvolto 3'506 persone è emerso il seguente profilo di mobilità (dati 2010):

Luogo	Aziende sondate	Piedi	Bici	Mob. lenta	Bus	Treno	Trasporto pubblico	Auto	Moto	TIM	Car pooling	Totale
Grancia	1	3.1%	1.0%	4.1%	10.3%	3.1%	13.4%	73.2%	7.2%	80.4%	2.1%	100.0%
Cadempino	4	0.6%	0.0%	0.6%	0.2%	4.3%	4.5%	85.3%	3.5%	88.7%	6.1%	100.0%
Muzzano	1	0.8%	0.8%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	88.1%	7.1%	95.2%	3.2%	100.0%
Barbengo	1	1.3%	0.0%	1.3%	0.0%	1.3%	1.3%	93.6%	1.3%	94.9%	2.6%	100.0%
Lugano	5	8.5%	1.6%	10.1%	14.6%	16.9%	31.5%	48.9%	8.2%	57.1%	1.3%	100.0%
Paradiso	2	27.0%	0.6%	27.6%	5.5%	3.1%	8.6%	58.3%	5.5%	63.8%	0.0%	100.0%
Bioggio	1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.9%	87.5%	3.6%	91.1%	8.0%	100.0%
Totale	15	6.7%	1.0%	7.6%	8.6%	9.9%	18.4%	64.8%	6.4%	71.2%	2.7%	100.0%

Un altro indicatore importante per misurare la portata del progetto di mobilità aziendale è il numero di aziende che hanno sottoscritto un contratto con la Comunità tariffale Ticino e Moesano per offrire l'abbonamento arcobaleno aziendale, ovvero l'abbonamento arcobaleno annuale a costo ridotto introdotto alla fine del 2008 per le persone alle dirette dipendenze di un'azienda e il cui sconto è finanziato in parte dal Dipartimento del territorio e in parte dall'azienda stessa. A fine 2011 erano 143 i contratti emessi in tutto il Cantone per un totale di 4'805 abbonamenti di cui 1'596 a favore di nuovi utenti (circa due terzi di essi lavorano nelle aziende dove è stato promosso il progetto di mobilità aziendale). Le aziende del Luganese che promuovono Arcobaleno aziendale sono ben 89.

T1.2 Migliore offerta su ferro fra agglomerati

Evoluzione treni-km sulle linee regionali TILO anni 2004-2011 (Fonte: FFS/TILO)



Dati 2004 - 2011 provenienti dalla NaKa

Il grafico rappresenta l'evoluzione globale dei Treni*Km (numero di treni moltiplicato per i chilometri da loro percorsi) per gli anni dal 2004 al 2010.

2004-2005: introduzione a livello regionale di TILO (+20,7%);

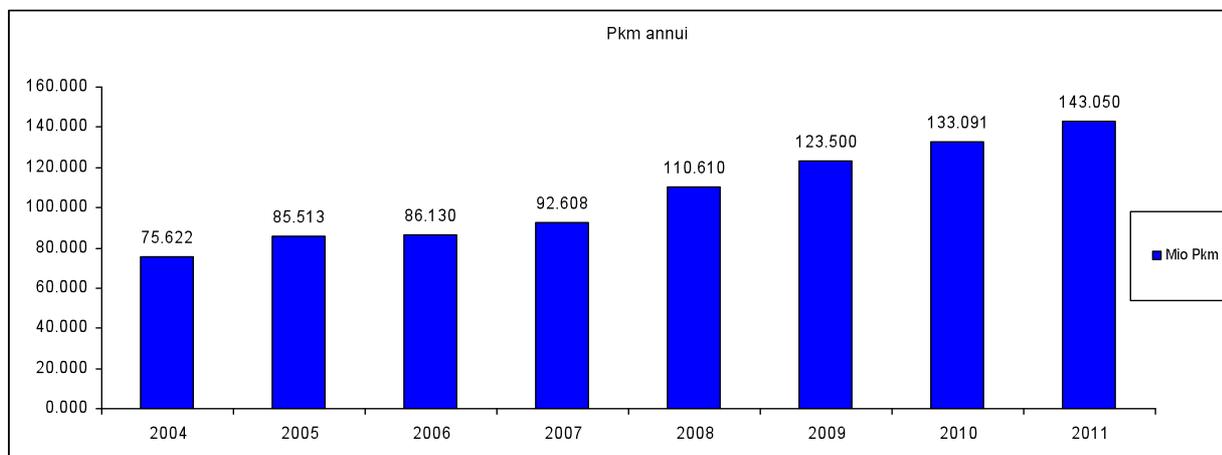
2005-2006: introduzione treni Regio Express sulla linea S1 (+3,1%);

2006-2007: 2a tappa introduzione treni Regio Express, un treno ogni 15' ora di punta serale;

2007-2008: aumento dell'offerta durante la fascia pendolare;

2008-2009: aumento offerta linea S20 (15' nella fascia pendolare), prolungamento linea S10 su Albate-Camerlata e aumento delle prestazioni nella fascia pendolare;

Evoluzione viaggiatori-km sulle linee regionali TILO anni 2004-2011 (Fonte: FFS/TILO)



Dati 2004 - 2011 provenienti dalla NaKa

Il grafico è rappresenta l'evoluzione globale della domanda in termini di Viaggiatori*Km (numero di viaggiatori per i chilometri da loro percorsi) per gli anni dal 2004 al 2010.

2004 - 2005: cadenzamento ogni 30' (+12,5%);

2005 - 2006: introduzione Regio Express (+1,2%);

2006 - 2007: potenziamento Regio Express e introduzione nuovo materiale rotabile (+7,5%);

2007 - 2008: aumento considerevole dell'utenza, soprattutto sulla linea S10 (+20%);

2008 - 2009: aumento dovuto al nuovo servizio transfrontaliero verso Como San Giovanni - Albate-Camerlata e soppressione fermata Chiasso per il traffico internazionale;

2009 - 2011: aumento generale dell'utenza

Nel 2011 sono stati trasportati circa 7,7 milioni di viaggiatori con un balzo in avanti dell'5.5% rispetto al 2010 (7.3 Mio di passeggeri).

T2.1 Miglioramento offerta e interventi infrastrutturali FLP

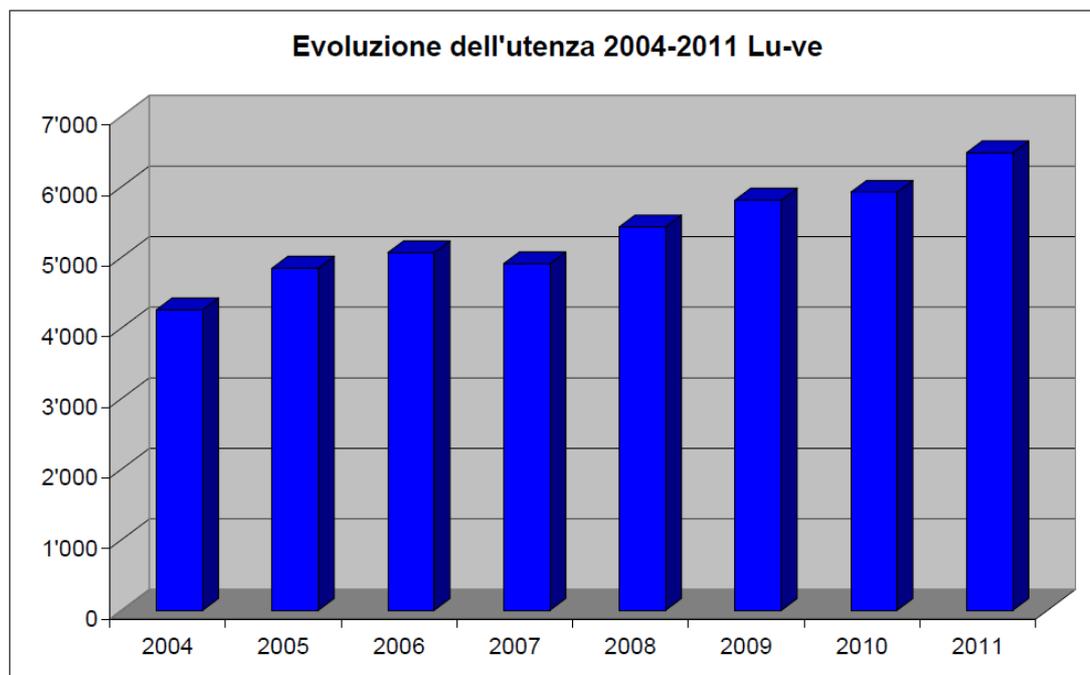
1. Frequenza

Con il cambio d'orario di dicembre 2007 è entrata in vigore la nuova offerta che prevede una cadenza 15' dal lunedì al venerdì e 30' al sabato e alla domenica. La cadenza 15' nei giorni feriali sulla linea ferroviaria FLP porta a dei miglioramenti sia quantitativi sia qualitativi. Dal punto di vista quantitativo il numero delle corse è aumentato di un terzo, passando da tre a quattro corse ogni ora. A questo si aggiungono i vantaggi di tipo qualitativo, che derivano dalla cadenza 15'. Questo tipo di frequenza permette alla FLP di innestarsi in modo ottimale con la rete ferroviaria FFS a Lugano. I treni sulla linea FFS hanno infatti frequenza 60' (lunga percorrenza) o 30' (regionali TILO), che essendo multipli della frequenza 15' della FLP permettono di garantire sempre dei buoni interscambi.

Il passaggio da una cadenza 20' ad una di 15' ha quindi il pregio di incrementare il numero di corse e contemporaneamente di migliorare la catena di trasporto.

2. Evoluzione dell'utenza dal 2004 al 2011 (passeggeri/giorno)

Utenza	Lu-ve	Sa	Do
2004	4'257	2'878	1'326
2005	4'863	3'194	1'387
2006	5'010	3'465	1'490
2007	4'909	3'422	1'500
2008	5'430	3'093	1'434
2009	5'810	3'618	1'811
2010	5'922	3'817	1'679
2011	6'482	4'297	1'963



T3.1 Miglioramento TP regionali

Nella tabella seguente è riportata l'evoluzione cronologica degli eventi relativi al miglioramento dei trasporti regionali.

1996: Riorganizzazione del servizio nel Malcantone
<ul style="list-style-type: none">• Attestamento linee bus alla FLP• Creazione di punti nodali interni
1997: Ristrutturazione del servizio regionale FFS
<ul style="list-style-type: none">• Revisione completa degli orari dei treni regionali• Creazione dell'orario cadenzato ogni 30min Locarno-Bellinzona-Lugano (con interscambio a Giubiasco o Bellinzona).
1997: Avvio Nodo di Lamone
<ul style="list-style-type: none">• Fermata dei treni diretti a Lamone• Interscambio con la linea Bus Lugano-Lamone-Bioggio
1999: Riorganizzazione del servizio nel Luganese
<ul style="list-style-type: none">• Riorganizzazione comparto Ceresio• Riorganizzazione comparto Valcolla• Riorganizzazione parziale comparto Vedeggio
2000: Nuova Linea Lamone-Canobbio, Centro Studi
2001: Nodo di Lamone
<ul style="list-style-type: none">• Realizzazione nuovo terminale Bus presso la stazione di Lamone
2001: Nodo di Molinazzo
<ul style="list-style-type: none">• Realizzazione nuova fermata FLP e interscambio con la linea Bus Lugano-Bioggio-Manno-Lamone
2001: Riorganizzazione del servizio nel Luganese
<ul style="list-style-type: none">• Riorganizzazione comparto Vedeggio• Riorganizzazione comparto Capriasca
2005: Introduzione del nuovo servizio ferroviario regionale TILO
<ul style="list-style-type: none">• Riorganizzazione completa del traffico ferroviario regionale.
2007: Nuovo orario Ferrovia Lugano-Ponte Tresa
<ul style="list-style-type: none">• Cadenza 15' lu-ve; 30' sa-do e serale• Riorganizzazione del servizio bus nel Malcantone (migliori coincidenze bus-FLP)
2009: Revisione degli orari della linea TILO S10
<ul style="list-style-type: none">• Conseguente adattamento degli orari di tutte le linee bus
2009: Introduzione anticipata di alcune modifiche previste nell'OTPLu2
<ul style="list-style-type: none">• Linea 4: ridefinizione e prolungamento del percorso verso il Centro, rispettivamente verso Canobbio; cadenza 15'• Linea 441: Cadenzamento 60'/30'• Linee 458/459: Cadenzamento 30'
2010: Incremento delle corse sulla linea 443
2011: Nessun cambiamento di rilievo

T4.1 Miglioramento offerta TP urbani

Gli indicatori di risultato per questa misura sono l'evoluzione della domanda e dell'offerta di trasporti pubblici urbani e il grado di realizzazione dei singoli interventi. Di seguito riportiamo l'evoluzione di offerta (prestazioni aziendali in vkm) e domanda tra il 2001 e il 2011.

1. Offerta

Prestazioni aziendali	vkm/anno	Incremento (%)
2001	1'482'000	-
2011	2'006'000	35%

(Linee considerate: 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 16, S, F)

2. Domanda

Domanda	Persone-km / giorno feriale	Incremento (%)
2001	48'240	-
2011	66'776	38%

(Linee considerate: 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, S, F)

4.2. Politica dei posteggi

Le misure individuate nell'ambito dei posteggi mirano a ridurre il numero di stalli nel centro e in particolare quelli attrattivi per i pendolari, i quali, grazie alla migliore offerta dei trasporti pubblici (TP) e alla realizzazione di Park&Ride (P&R) periferici dispongono di mezzi alternativi per raggiungere il centro città.

In sintesi la politica ha i seguenti obiettivi:

- ridurre le emissioni senza compromettere l'attrattività della regione;
- ridurre il traffico veicolare pendolare all'interno dell'agglomerato, trasferendo il traffico privato sui TP e mettendo a disposizione dei posteggi esterni ben collegati con i TP;
- assicurare un numero di posteggi adeguato;
- uniformare le norme per i posteggi privati;
- prevedere un sistema di guida ai posteggi.

La tabella seguente riporta il quadro riassuntivo per quanto concerne le misure del settore dei posteggi.

		Studio preliminare	Fase planificatoria	Progetto definitivo	Realizzazione
POLITICA DEI POSTEGGI					
P 1.1 Nodi intermodali e posteggi filtro					
	Lugano Sud				
	Cornaredo				
	Vezia				
	Molinazzo				
P1.2 Riduzione dei posteggi per i pendolari nell'area centrale					
	Trasferimento posteggi nei P&R periferici				
	Eliminazione posteggi su sedimi non edificati				
P1.3 Trasformazione dei posteggi di lunga durata nell'area centrale					
	Città di Lugano				
	Paradiso, Massagno				
P1.4 Regolamentazione e tariffe dei posteggi pubblici esistenti					
P1.5 Regolamentazione dei posteggi pubblici nuovi					
P1.6 Regolamento cantonale posteggi privati					

P1.2 e P1.3 Riduzione dei posteggi per i pendolari e trasformazione dei posteggi di lunga durata nell'area centrale

La politica dei posteggi del PTL si basa sul principio di mantenere il traffico pendolare il più possibile all'esterno dell'area centrale dell'agglomerato di Lugano. Accanto alla realizzazione di posti attrattivi per pendolari in periferia (P+R) le misure P1.2 e P1.3 prevedono di ridurre i posteggi attrattivi per pendolari nel centro dell'agglomerato.

La data di riferimento per queste misure è il 2002, quando vi era la presenza di un unico P&R a Cornaredo che contava 800 stalli in totale. Entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate è previsto un aumento di 1'200 posteggi: 400 nel P&R di Lugano Sud, 400 in quello di Vezia e 400 che si aggiungono agli 800 già presenti a Cornaredo.

In totale vi sarà dunque una disponibilità di 2'000 stalli periferici, come illustrato nella tabella seguente:

Ubicazione P&R	Stato al 2002	Stato al 2011	Stato al 2012 (apertura galleria V-C)	Incremento P&R (rispetto al 2002)
Lugano Sud	0	400	400	+400
Molinazzo	0	0	0	0
Vezia	0	0	400	+400
Cornaredo	800	800	1200	+400
Totale	800	1200	2'000	1'200

La compensazione dell'incremento di 1'200 posteggi in periferia può avvenire tramite l'eliminazione di posteggi esistenti oppure, in presenza di un fabbisogno dimostrato, mediante la trasformazione dei posteggi a lunga durata in posteggi non attrattivi per i pendolari. Dal 2002 al 2011 sono state operate le seguenti riduzioni:

periodo 2002-2011	P Privati	P Pubblici		Totale
	Eliminazione	Eliminazione	Trasformazione (*)	
Lugano	- 812	- 144	- 22	- 978
Massagno	- 38	- 47	0	- 85
Paradiso	- 15	- 13	- 15	- 43
Totale	- 866	- 204	- 37	- 1106

(*) trasformati da attrattivi a non attrattivi per pendolari in funzione dei bisogni dei residenti e delle attività

In totale la riduzione di offerta di posteggi attrattivi per i pendolari è di 1106 posteggi; suddivisi in 866 privati, 204 pubblici eliminati e 37 pubblici trasformati in posteggi regolamentati a zone blu o a pagamento.

Considerando tutte le tipologie di posteggi pubblici (anche quelli non attrattivi per i pendolari) è stata registrata una riduzione complessiva di 241 unità.

4.3. Moderazione e gestione del traffico

Per mezzo delle misure di moderazione e gestione del traffico si mira a ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico, ad aumentare la sicurezza per i pedoni e i ciclisti e a riqualificare gli spazi urbani.

La tabella seguente riporta il quadro riassuntivo per quanto concerne le misure del settore del traffico .

		Studio preliminare	Fase pianificatoria	Progetto definitivo	Realizzazione
MODERAZIONE DEL TRAFFICO					
M 1.1	Gerarchia stradale in funzione delle caratteristiche dei quartieri				
M 1.2.	Regolazione semaforica				
M 1.3	Segnaletica di informazione e di indirizzo per traffico e posteggi				
	Infoviabilità				
	Infoposteggi				
M 1.4	Corsie riservate ai bus				
	Intervento presso gli incroci di Cornaredo				
	Via Torricelli e in via Tesserete				
	Via Besso				
	Via Basilea				
	Via San Gottardo a Massagno				
	Via Tesserete tra Gerso e ex Hotel Arizona				
	Via S. Gottardo a Savosa				
	Via S. Gottardo zona ex latteria				
	Canobbio - Cornaredo, 1a e 2a tappa				
	Canobbio - Cornaredo, 3a tappa				
	Cinque Vie				
M2.1	Chiusura di spazi viari				
M 2.2	Zone 30 e moderazione del traffico				
M 2.3	Rete ciclabile pedonale				

4.4. Misure tecniche sui veicoli

Con un insieme di misure per i veicoli per il trasporto pubblico e per il trasporto individuale si mira a ridurre le emissioni e dunque l'inquinamento atmosferico. Di seguito riportiamo il quadro riassuntivo delle misure previste per questo settore.

		Studio preliminare	Fase planificatoria	Progetto definitivo	Realizzazione
	MISURE TECNICHE SUI VEICOLI				
V 1.1	Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti				
V 2.1	Misure a favore dei veicoli elettrici				

5. Allegati - Schede specifiche dei vari provvedimenti

Nelle pagine che seguono riportiamo per ogni provvedimento una scheda specifica che lo descrive, ne illustra gli obiettivi, le entità responsabili, la documentazione di base l'anno di riferimento, lo stato di avanzamento al 2011, i termini, i costi e gli indicatori di realizzazione.

Le schede permettono di seguire l'evoluzione del grado di realizzazione con indicazioni di tipo qualitativo e quantitativo.

T. Trasporti pubblici

T1 Progetto livello cantonale

- T1.1 Comunità tariffale Arcobaleno
- T1.2 Migliore offerta su ferro tra agglomerati

T2 Potenziamento Ferrovia Lugano Ponte Tresa (FLP)

- T2.1 Miglioramento offerta e interventi infrastrutturali FLP

T3 Trasporti pubblici regionali

- T3.1 Miglioramento TP regionali

T4 Trasporti pubblici urbani

- T4.1 Miglioramento offerta TP urbani
- T4.2 Interventi infrastrutturali e accessibilità fermate TP urbani
- T4.3 Sistema di conduzione bus e informazione ai passeggeri

T1.1 Comunità tariffale Arcobaleno

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Semplificare la vendita e l'uso di titoli di viaggio• Migliorare l'attrattività economica dei trasporti pubblici per gli spostamenti ricorrenti• Trasferimento del traffico privato sui mezzi di trasporto pubblico• Riduzione dell'inquinamento fonico ed atmosferico
Descrizione	Applicazione di una tariffa unica valida per tutto il Ticino e il Moesano per viaggiare con le aziende di trasporto pubblico che hanno aderito all'iniziativa.
Entità responsabile	Cantone e Imprese di trasporto
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Dip. del territorio, Sezione dei trasporti e Sezione protezione aria, acqua e suolo, <i>Il contributo della campagna ozono-Arcobaleno all'acquisizione di nuovi abbonati. Risultati 2002-2004</i>, gennaio 2005.- Dip. Del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPP</i>, 2 marzo 2004.
Anno di riferimento	1997: entrata in vigore della Comunità tariffale per abbonamenti <u><i>2002 per la campagna Ozono-Arcobaleno</i></u>
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">- Campagna "L'aria cambia Arcobaleno al 50%" 2008-2011: conclusa, in previsione campagna analoga nel periodo 2011-2015- Comunità Tariffale integrale: approvazione del CdS del 23.8.2005; approvazione del Gran Consiglio del 22.2.2006, entrata in vigore nel 2012
Termini	2012 per la Comunità tariffale integrale 2012-2015 per la Campagna Ozono-Arcobaleno
Costo globale	La Comunità tariffale Ticino e Moesano per abbonamenti presenta un costo annuo di ca. 3.4 milioni di franchi (50% Cantone e 50% Comuni). Costo CTI: il costo supplementare a carico degli Enti pubblici (Cantone e Comuni), in forma di indennità da versare alle imprese di trasporto per i mancati introiti generati dalle riduzioni tariffali della CTI, ammonta a 4.3 milioni di franchi; I mancati introiti versati alle imprese a seguito della campagna Ozono-Arcobaleno ammontano a circa 750'000 Fr. per 4 anni (2008-2011).

Indicatori di risultato

1. Evoluzione abbonamenti mediamente in circolazione 1998-2011: + 128%
2. Evoluzione vendite abbonamenti annuali: 1996-2011: +222%
3. Evoluzione vendite abbonamenti mensili: 1996-2011: +99%
4. Evoluzione vendite mensilità totali annuali: 1996-2011: +150%

T 1.2. Migliore offerta su ferro tra agglomerati

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Offerta di collegamenti di trasporto pubblico più veloci e attrattivi• Trasferimento del traffico privato sui mezzi di trasporto pubblico• Riduzione dei km percorsi a livello cantonale e regionale• Riduzione dell'inquinamento fonico ed atmosferico
Descrizione	Ottimizzare e promuovere gli spostamenti tra gli agglomerati tramite ferrovia con migliori scambi, coincidenze, orari e collegamenti più veloci.
Entità responsabile	Confederazione (Ufficio federale dei trasporti) e Cantone. Gli obiettivi che possono essere raggiunti senza interventi infrastrutturali vengono perseguiti nell'ambito dei mandati di prestazione del traffico regionale definiti annualmente da Cantone, Confederazione e FFS.
Documentazione di base	- Sezione dei trasporti, Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM). - DT, Rapport supplémentaire DT-OFEPPF, 2 marzo 2004
Anno di riferimento	1996
Stato d'avanzamento 2011	- Cadenzamento della FLP a 15 minuti: v. T2.1 - Sistema ferroviario regionale TILO (1a tappa): realizzata nel 2004 - Sistema ferroviario regionale TILO (2a tappa): da dicembre 2009 prolungo della S10 fino ad Albate-Camerlata: da dicembre 2010 prolungo di S10 e S20 fino alla nuova stazione di Castione-Arbedo. - Nuovo raccordo ferroviario Mendrisio-Stabio-Arcisate: inserito nei progetti di prima priorità (contributo fondo per il traffico negli agglomerati) - Galleria di base del Ceneri: scavati 7.6 km pari al 19%
Termini	<ul style="list-style-type: none">• Dicembre 2013: messa in esercizio del nuovo raccordo ferroviario Mendrisio-Stabio-Arcisate che permetterà di istituire dei collegamenti transfrontalieri Lugano/Como-Varese-Gallarate-Malpensa.• Secondo la pianificazione della Confederazione nel 2017 sarà aperta al traffico la galleria di base del San Gottardo e nel 2019 quella di base del Ceneri.
Costo globale	I costi delle opere di carattere nazionale (AlpTransit in particolare) vengono sopportati dalla Confederazione. Per le opere destinate al traffico regionale il finanziamento cantonale è prevalente. Bretella di Camorino: 100% Cantone Nuove fermate: 50-80% Cantone Ferrovia Mendrisio-Varese: 50% Confederazione / 50% Cantone AlpTransit: 100% Confederazione

Indicatori di risultato

- 1) Evoluzione treni*km sulle linee regionali TILO: v. grafico p. 13
- 2) Evoluzione viaggiatori*km sulle linee regionali TILO: v. grafico p. 13

T2.1 Miglioramento offerta e interventi infrastrutturali FLP

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico nel Basso Malcantone tramite il potenziamento della FLP (estensione del bacino d'utenza e l'aumento della frequenza del servizio).• Trasferimento del traffico pendolare sul mezzo pubblico.• Riduzione inquinamento fonico e atmosferico.
Descrizione	Potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa quale elemento portante del sistema integrato dei trasporti nell'ambito del PTL
Entità responsabile	Cantone Comuni
Documentazione di base	Sezione della mobilità, Pianificazione Infrastrutture Mobilità PTL-Task Force, <i>Promemoria N. 4/2005</i> Studio di fattibilità e opportunità: Basso Malcantone – Attraversamento stradale Magliaso – Caslano – Ponte Tresa ed estensione FLP fino al confine con Ponte Tresa-Italia”, ott. 2010
Anno di riferimento	2000
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">• raddoppio dei binari Ponte Tresa – Magliaso ed eliminazione dei passaggi a livello: realizzato lotto MAG (Magliaso)• raddoppio dei binari sulle tratte Serocca-Bioggio e Cappella Agnuzzo: realizzato.• creazione di posteggi P&R alle stazioni FLP di Magliaso e Caslano: realizzati.• nodo intermodale di Molinazzo: studio di fattibilità tecnica/urbanistica e di sostenibilità economica del nodo Molinazzo e collegamento tramite navetta alla City – Progetto di massima in corso.• Attraversamento viario di Magliaso e Caslano: a seguito del ricorso del Comune di Caslano, accolto dal Tribunale federale, contro le schede PD, la mobilità (rete viaria, FLP, traffico lento) nel Basso Malcantone è stata oggetto di un nuovo studio pianificatorio. Esso ha tenuto conto della decisione italiana di abbandonare definitivamente l'ipotesi di un nuovo valico doganale al Madonnone. La variante scelta (C2) prevede la realizzazione di due gallerie stradali tra la località Vigotti a Magliaso e la Tresa, con sbocco intermedio alla Magliasina. Per la FLP è prevista una sistemazione, con tracciato tranviario in superficie a 2 binari, tra Caslano e l'attuale fermata di Ponte Tresa. Per il prolungo fino alla Tresa la scelta è ancora aperta (galleria o viadotto). È inoltre prevista una nuova fermata a Caslano via Industrie. È in corso l'adeguamento della scheda di PD.• Tram (asta est Cornaredo-Lugano Centro-Piano Scairolo): studio di fattibilità in corso

Termini	2008: raggiunti i 15 minuti di frequenza 2018: inizio lavori della tappa prioritaria rete tram del Luganese (asta ovest Bioggio Molinazzo - Manno e collegamento Bioggio Molinazzo-Lugano Centro)
Costo globale	Costo prima tappa potenziamento FLP (2008): 42 mio CHF Il progetto "Basso Malcantone – potenziamento della FLP" è uno dei progetti finanziati nell'ambito del PTL. I Comuni che compongono la Commissione regionale dei trasporti contribuiscono nell'ordine del 15% al finanziamento delle opere del PTL nel loro complesso.

Indicatori di risultato

1. Frequenza FLP: 15' lu-ve / 30' sa-do
2. Evoluzione numero utenti FLP: +20% lu-ve 2007-2010 (anno precedente l'introduzione della frequenza 15')

T 3.1 Miglioramento TP regionali

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Miglioramento dell'attrattività, dell'efficienza e funzionalità del servizio pubblico regionale, specialmente per i collegamenti con il polo e con la rete ferroviaria.• Trasferimento del traffico privato su mezzi di trasporto pubblico.
Descrizione	Migliorare l'offerta dei trasporti pubblici nel Luganese.
Entità responsabile	Cantone, CRTL
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Piano della Viabilità del Polo, settembre 2007- Dipartimento del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-FEPF</i>, 2 marzo 2004- Sezione dei trasporti, <i>Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM)</i>, 2003- Sezione dei trasporti, Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM) PTL-Task Force, Promemoria N. 4/2005- Cronologia degli eventi SM- Banca dati SM per il Luganese
Anno di riferimento	1996
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">- Riorganizzazione TP Luganese: 1996/2000: Malcantone 1997: Melide-Campione 1999: Settore Ceresio e Valcolla e Stazione FFS Paradiso 2000: Lamone-Trevano 2001: Valle del Vedeggio, stazione FFS Lamone-Cadempino, Stazione FFS Lugano, FLP Molinazzo, Lugano e dintorni, Lugano Centro e Cornaredo <p>Il miglioramento del TP regionale va messo in relazione con:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nodo intermodale Vezia: conclusa fase di pianificazione- Nodo intermodale di Molinazzo (+ navetta): v. T2.1- Cadenzamento della FLP a 15min: v. T2.1- Parcheggi di interscambio FLP: v. T2.1- Stazione di Lugano FFS: progetto definitivo in corso <p>Il preventivo è in fase di approfondimento</p> <ul style="list-style-type: none">- Parcheggi di interscambio alla stazione di Lamone (posteggio P&R, Integrazione linee bus e consolidamento nodo): studio pianificatorio concluso. Consolidamento in corso. <p>Adattamento marciapiedi FFS: concluso progetto definitivo</p> <ul style="list-style-type: none">- OTPLu2: v. T4.1
Termini	Per alcuni interventi si è per il momento proposta una prima fase di realizzazione; il completamento potrà essere realizzato entro l'apertura della galleria.
Costo globale	Credito quadro di 10.5 mio fr. per infrastrutture necessarie all'attuazione della ristrutturazione dei trasporti pubblici postulata dal Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL).

Indicatori di risultato

Evoluzione cronologica degli eventi
Offerta TP regionali

T 4.1 Miglioramento offerta TP urbani

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Migliorare efficienza e funzionalità del servizio pubblico urbano• Incremento sostanziale dell'utenza• Trasferimento del traffico privato sui mezzi pubblici
Descrizione	Trasformazione delle linee radiali in diametrali con nodo principale alla stazione FFS di Lugano. Le frequenze sono assicurate ogni 10 minuti nelle punte, ogni 15 normalmente e ogni 30 la sera.
Entità responsabile	Cantone CRTL
Documentazione di base	- Cronologia degli eventi SM - Rapp Trans SA/Cantone Ticino - Sezione dei trasporti, <i>Monitoraggio dei trasporti pubblici nella regione di Lugano - Effetti a breve termine della riorganizzazione del trasporto pubblico urbano</i> , Rapporto conclusivo, novembre 2004. - Sezione dei trasporti, <i>Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM)</i> PVP settembre 2007
Anno di riferimento	1996
Stato d'avanzamento 2011	- OTPLu1: realizzato nel 2002 - OTPLu2: in fase d'attuazione
Termini	OTPLu2: entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.
Costo globale	I trasporti pubblici urbani sono finanziati secondo la Legge cantonale sui trasporti pubblici. Per le linee di importanza cantonale il Cantone assume il 50% dei costi non coperti.

Indicatori di risultato

1. Offerta TP urbani (vkm/anno): + 35% (2001-2011)
2. Domanda TP urbani (persone km/giorno feriale): + 38% (2001-2011)

T4.2 Interventi infrastrutturali e accessibilità fermate TP urbani

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Creazione di corsie preferenziali (v. Besso, v. S. Gottardo, ecc.);• Creazione di efficienti interscambi alla stazione FFS di Lugano;• Creazione di una nuova fermata centrale a Lugano e rispettivo adattamento della circolazione, delle carreggiate e dei semafori.
Descrizione	Attuazione di interventi costruttivi sulla rete viaria percorsa dalle autolinee indispensabili per il Piano dell'offerta dei trasporti pubblici del Luganese (OTPLu). Più in generale si tratta di migliorare l'accessibilità delle fermate da parte dell'utenza, così come di agevolare le manovre dei veicoli pubblici, di diminuire i tempi di percorrenza e di facilitare gli interscambi.
Entità responsabile	L'attuazione degli interventi di questa scheda richiede la collaborazione tra diverse parti. Per la riorganizzazione del nodo intermodale della stazione i principali attori sono: il Cantone, la CRTL, la Città di Lugano e i Comuni vicini, la Confederazione in qualità di ente sussidiante, le FFS, le aziende dei trasporti (FLP, AT, ARL e TPL). Per gli altri interventi CRTL, Comuni, imprese di trasporto e Cantone.
Documentazione di base	Sezione della mobilità, <i>Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM)</i>
Anno di riferimento	2001
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">• Corsie preferenziali: 85% ca.• Nuova fermata centrale a Lugano• Stazione di Lugano FFS: progetto definitivo in corso
Termini	2012-2017: Creazione di interscambi efficienti alla stazione FFS di Lugano. Per quanto attiene alle ulteriori possibili misure di ristrutturazione delle fermate, al miglioramento della loro accessibilità e alle corsie preferenziali, l'attuazione si svilupperà in modo progressivo. I lavori dovranno ad ogni modo essere conclusi, nella maggior misura possibile, prima della messa in funzione della galleria Vedeggio-Cassarate (v. OTPLu2).
Costo globale	Per l'interscambio alla stazione di Lugano è previsto un investimento di ca. 60 mio fr. (terminale bus e strutture e collegamenti pedonali)

Indicatori di risultato

1. Percentuale di corsie preferenziali realizzate: ca. 85%.
2. Grado di realizzazione dei singoli eventi: v. stato d'avanzamento

T 4.3 Sistema di conduzione bus e di informazione ai passeggeri

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Realizzazione di un sistema di conduzione dei bus che permetta di rispettare gli orari, assicurare le coincidenze, comunicare e intervenire con misure d'emergenza;• Registrazione dei tempi di percorrenza, degli anticipi o dei ritardi;• Realizzazione di un sistema di informazioni ai passeggeri sugli orari, sui ritardi e sulle modifiche di servizio.
Descrizione	La Trasporti pubblici luganesi (TPL) dispone di una centrale di comando in grado di comunicare con i bus in esercizio, conoscere la loro localizzazione, e trasmettere anticipi e ritardi ai conducenti. Con questa misura si intende aggiornare il servizio, completando l'offerta e integrandola con un sistema di monitoraggio e di informazione e successivamente estendere la metodologia anche alle linee regionali.
Entità responsabile	Imprese di trasporto / Cantone
Documentazione di base	-
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">- 2005: assegnazione telegestione dei bus a due ditte ticinesi;- 2006: messa in servizio della prima fase realizzativa del sistema presso la TPL;- in corso: informazione all'utenza alle fermate.
Termini	Il sistema SIGE verrà implementato sulla flotta delle altre imprese operanti nel Luganese, progressivamente a partire da inizio 2012.
Costo globale	I costi sono assunti dalle imprese di trasporto ed indennizzate dal cantone nell'ambito dei mandati di prestazione.

Indicatori di risultato

1. Grado di realizzazione del progetto di telegestione presso la TPL: 100%
2. Grado di realizzazione del progetto di telegestione presso le altre imprese: architettura del sistema in fase di affinamento

P. Politica dei posteggi

P1.1 Nodi intermodali e posteggi filtro

P1.2 Riduzione di posteggi per i pendolari nell'area centrale

P1.3 Trasformazione dei posteggi di lunga durata nel centro e nei quartieri

P1.4 Regolamentazione e tariffe dei posteggi pubblici esistenti

P1.5 Regolamentazione dei posteggi pubblici nuovi

P1.6 Normativa cantonale sui posteggi privati

P1.1 Nodi intermodali e posteggi filtro

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Realizzare ca. 3'400 posteggi nei P&R periferici entro la fase 1 del PTL . Di questi realizzarne almeno la metà lungo l'Omega entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.
Descrizione	Offrire posteggi P&R all'esterno dell'agglomerato urbano
Entità responsabile	Cantone / CRTL / Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- SST, Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM) PTL-Task Force, Promemoria N. 4/2005- Sezione dei trasporti, <i>Pianificazione infrastrutture Mobilità (PIM)</i>- Dip. del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPF</i>, 2 marzo 2004- Piano della viabilità del Polo, Rapporto finale, Scheda S6, Settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">• Conclusi gli studi per la definizione delle condizioni necessarie a rendere attrattivi i P&R per i pendolari <ol style="list-style-type: none">1. Lugano-sud (400 P): in esercizio dal settembre 20042. Cornaredo: attualmente 800, previsti 1'200 P (in fase di pianificazione con NQC). P&R provvisorio da 400 P in fase di realizzazione3. Vezia (3-400 P): Messaggio PUC licenziato dal Consiglio di Stato il 30.11.2010; attualmente al vaglio del Gran Consiglio4. San Siro-Viganello (85-100 P): valutazione sull'opportunità in corso5. Molinazzo (1'500 P): progetto di massima concluso
Termini	<ul style="list-style-type: none">• Costruzione di 1'200-1'300 P&R periferici nuovi per il 2012 (apertura della galleria Vedeggio-Cassarate). Il P&R di Molinazzo è previsto non prima del 2020 con la rete tram.
Costo globale	25'000.- per posteggio, ossia 70'000'000.-

Indicatori di risultato

1. Percentuale di posteggi costruiti: $400/1'200 = 33\%$
2. Grado d'utilizzazione dei posteggi:
 - Lugano sud: 400 utenti/giorno (100%)
 - Cornaredo: 800 utenti/giorno (100%)

P1.2 Riduzione dei posteggi per i pendolari nell'area centrale

Obiettivo della misura	Trasferire 3'400 posteggi dal centro dell'agglomerato ai posteggi periferici (P+R) entro la fase 1 del PTL (2015). Entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate il trasferimento dev'essere di almeno 1700 posti auto (50%).
Descrizione	<p>Si tratta di eliminare entro il 2015 (fase 1 PTL), nella misura massima possibile, circa 1'600 posteggi privati su sedimi non edificati.</p> <p>I posteggi pubblici gratuiti di lunga durata delle aree centrali vanno eliminati nella misura del 50% circa entro il 2015. I posteggi restanti possono venir trasformati in posteggi regolamentati (tariffe o tempo) in funzione di un fabbisogno dimostrato per residenti o per soste di breve durata, anch'essi entro il 2015 (v. misura P1.3).</p>
Entità responsabile	Comuni, CRTL
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Dip. del territorio <i>Rapport supplémentaire DT-OFEFP</i>, 2 marzo 2004- Piano dei posteggi del Polo (Scheda S6), Rapporto finale, settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	<p>2003: conclusi gli studi per la determinazione dei posteggi da eliminare e per l'elaborazione delle proposte dei Comuni</p> <p>2005-2006: censimento posteggi</p> <p>2007-2011: tenuta a giorno dati posteggi</p>
Termini	<p>Entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate il 26.07.2012: trasferimento di almeno il numero equivalente di P&R realizzati all'esterno (misura P1.1), in combinazione con la misura P1.3.</p> <p>Entro il 2015: la medesima condizione (fase 1 PTL)</p>
Costo globale	Misure con costi minimi, assunti dai Comuni gestori dei posteggi

Indicatori di risultato

Numero dei posteggi: Cfr. tabella posteggi, pag. 18

P 1.3 Trasformazione dei posteggi di lunga durata nell'area centrale

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Trasformazione di tutti i posteggi liberi (a tempo indeterminato e gratuiti) attrattivi per i pendolari in zone blu o a pagamento di corta durata, per permettere un'utilizzazione mista di posteggi (residenti, visitatori, servizi)• Mantenimento dell'attrattività della residenza nel centro e nei quartieri
Descrizione	Trasformazione dei posteggi di lunga durata in posteggi regolamentati entro il 2015 (v. P1.2)
Entità responsabile	Comuni, CRTL
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Dip. del territorio <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPF</i>, 2 marzo 2004- Piano dei posteggi del Polo luganese (Scheda S6), Rapporto finale, settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	In corso
Termini	<p>Entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate il 26.7.2012: trasferimento di almeno il numero equivalente di P&R realizzati all'esterno (misura P1.1), in combinazione con la misura P1.2.</p> <p>Entro il 2015: la stessa condizione (fase 1 PTL)</p> <p>Qualora l'obiettivo non fosse pienamente raggiunto si impone un maggiore controllo dei posteggi zona blu e a pagamento (v. P1.4)</p>
Costo globale	La messa in opera di questa scheda richiede unicamente degli interventi a livello di segnaletica. I costi dovrebbero quindi essere contenuti. La necessità di eseguire dei controlli, derivanti dal provvedimento, può essere finanziata attraverso una tassa sui permessi di parcheggio.

Indicatori di risultato

Numero e tipologia dei posteggi: Cfr. tabella posteggi, pag. 18

P 1.4 Regolamentazione e tariffe dei posteggi pubblici esistenti

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Uniformare la gestione dei posteggi pubblici nell'agglomerato• Rendere coerente la gestione dei posteggi con la gestione del traffico• Rendere economicamente interessanti i P&R periferici• Disincentivare l'uso del veicolo per recarsi in centro
Descrizione	<p>Per garantire l'efficacia di questa misura occorrono dei controlli regolari.</p> <p>È anche necessaria la coordinazione tra i diversi comuni dell'agglomerato di Lugano per la gestione dei posteggi in modo da evitare divergenze tra zone confinanti.</p> <p>A livello strategico, il costo del parcheggio dovrebbe essere superiore:</p> <ul style="list-style-type: none">- al P&R + biglietto bus- al costo dell'abbonamento arcobaleno- al costo del biglietto dei trasporti pubblici
Entità responsabile	CRTL, Cantone, Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Dip. del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPP</i>, 2 marzo 2004- Piano dei posteggi del Polo, Scheda 6, Rapporto finale, settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	<p>2003: conclusi gli studi per il concetto di base della regolamentazione dei posteggi</p> <p>2005: definite le zone (centro est, centro, centro sud, stazione Paradiso) e i criteri di scelta per i posteggi in città: in totale 3'400 posteggi. Primo adattamento tariffe.</p> <p>2010: Introduzione secondo adattamento tariffe (Campo Marzio + Ex Pestalozzi) coerente con obiettivi PVP</p>
Termini	Apertura galleria: applicazione delle nuove regolamentazioni a tutti i posteggi ad uso pubblico
Costo globale	La realizzazione di questa scheda richiede pochi interventi infrastrutturali (ad esempio barriere presso gli autosili) e quindi non comporta dei costi elevati.

Indicatori di risultato

- Introduzione del principio della tariffa progressiva in tutti i posteggi a pagamento: realizzato nella misura dell'80% ca. a Lugano (stima).

P 1.5 Regolamentazione dei posteggi pubblici nuovi

Obiettivo della misura	Non aumentare il numero di posteggi pubblici all'interno dell'agglomerato se non vi è un fabbisogno dimostrato.
Descrizione	<p>Nuovi posteggi nell'agglomerato sono ammessi se sostituiscono posteggi esistenti lungo le strade o se coprono un fabbisogno supplementare. Essi non devono essere attrattivi per i pendolari.</p> <ul style="list-style-type: none">- Campo Marzio: previsti 600 posteggi sotterranei a sostituzione dei 565 parcheggi all'aperto esistenti (+35 posteggi)- Piazza Castello: 260 posteggi a sostituzione dei 60 posteggi all'aperto esistenti (+200 posteggi)- Palace: previsti 250 posteggi
Entità responsabile	CRTL e Comuni
Documentazione di base	<p>Dip. del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPF</i>, 2 marzo 2004</p> <p>Piano dei posteggi del Polo luganese, Scheda PVP S6 settembre 2007</p>
Anno di riferimento	2000: adozione scheda del PD
Stato d'avanzamento 2011	Campo Marzio, Piazza Castello, Palace: domande approvate
Termini	Apertura galleria Vedeggio-Cassarate.
Costo globale	Nessun costo previsto

Indicatori di risultato

- Evoluzione del numero di posteggi riferito alla SUL priva di posteggi privati:
 - Lugano (ante fusione), Viganello, Pregassona
 - Paradiso
 - Massagno
- Posteggi rispetto a abitanti/posti di lavoro
- Evoluzione del numero di posteggi nel Polo di Lugano
- % di posteggi di corta durata rispetto al totale dei P pubblici nel Polo di Lugano

P 1.6 Regolamento cantonale sui posteggi privati (Rcpp)

Obiettivo della misura	Ridurre i posteggi richiesti per le nuove costruzioni, in modo da stabilizzare l'offerta di posteggi privati all'interno dell'agglomerato
Descrizione	Introdurre un regolamento cantonale che assicuri un'applicazione corretta e omogenea tra i comuni della nuova norma VSS sul fabbisogno di posteggi per nuove costruzioni
Entità responsabile	Cantone
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Dip. del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPF</i>, 2 marzo 2004- Regolamento cantonale sui posteggi privati (RCPP)- Piano dei posteggi del Polo luganese, Scheda PVP S6 settembre 2007
Anno di riferimento	2000
Stato d'avanzamento 2011	2001: modifica della LALPT 2006: applicazione Rcpp
Termini	Il Regolamento è entrato in vigore il 1° gennaio 2006. Dall'entrata in vigore, i Comuni applicano il regolamento
Costo globale	Nessun costo diretto.

Indicatori di risultato

- Evoluzione del numero di posteggi privati su sedimi non edificati
- Evoluzione numero di posteggi rispetto alla SUL edificata

M. Moderazione e gestione del traffico

M1 Gestione del traffico principale

M1.1 Gerarchia stradale in funzione delle caratteristiche dei quartieri (PVP fase B)

M1.2 Regolazione semaforica

M1.3 Segnaletica di informazione e di indirizzo per traffico e posteggi

M1.4 Corsie riservate ai bus

M.2 Moderazione nei quartieri

M2.1 Chiusura di spazi viari

M2.2 Zone 30 e moderazione del traffico

M2.3 Rete ciclabile e pedonale

M1.1 Gerarchia stradale in funzione delle caratteristiche dei quartieri

Obiettivo della misura	L'obiettivo principale è quello di gestire la mobilità in modo da evitare il transito attraverso i quartieri ed in particolare attraverso la City. La rete viaria deve essere compatibile e coerente con le caratteristiche e le funzioni dei quartieri dell'agglomerato.
Descrizione	Modifica della gerarchia stradale dell'agglomerato luganese sulla base del Piano della viabilità del Polo, che rispetta i principi definiti nel Piano dei trasporti dell'agglomerato (PTA) e ancorati nel PD. Il traffico veicolare è concentrato su singoli assi di scorrimento, la loro strutturazione e i contenuti insediativi confinanti vengono adattati.
Entità responsabile	CRTL e Comuni
Documentazione di base	PD Scheda M3 Piano della Viabilità del Polo, Rapporto finale, settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	2003: allestimento del Piano della viabilità del Polo (fase A) 2007: allestimento del Piano della viabilità del Polo (fase B) 2009: adozione del Piano della viabilità del Polo (PVP)
Termini	Le misure evidenziate nel PVP, come i cambiamenti di gerarchia stradale e di gestione della rete, sono da attuare progressivamente e da coordinare con le moderazioni nei quartieri (vedi schede M2.1 e M2.2), con le esigenze dei trasporti pubblici (vedi schede T3.2, T4.2, M1.4) e con l'adeguamento della regolazione semaforica (v. schede M1.2, M1.3)
Costo globale	Non esistono costi diretti per l'applicazione di questa misura, si tratta piuttosto di spese indirette in particolare per la moderazione del traffico nelle strade di quartiere, per la creazione di corsie preferenziali, per la gestione semaforica, ecc. Questi costi vengono indicati nella scheda che si occupa in particolare di questi aspetti.

Indicatori di risultato

Gerarchia strade rispetto a indicazioni scheda PD

- % di realizzazione delle misure previste dal PVP

M1.2 Regolazione semaforica

Obiettivo della misura	<p>Garantire la gestione e il coordinamento dei flussi di traffico sulla rete viaria interna in modo da condurre e dirigere il traffico sugli assi principali verso le strutture di posteggio</p> <p>Ridurre il traffico parassitario sui percorsi alternativi, assicurare una corretta circolazione dei mezzi di trasporto pubblico, migliorare l'attrattività dei posteggi filtro periferici.</p>
Descrizione	<p>Tutti i principali nodi d'entrata come pure quelli all'interno del Polo che interessano le strade di collegamento principali devono essere semaforizzati, al fine di permettere una gestione e una regolazione coordinata degli stessi senza discontinuità.</p> <p>Rispetto alla situazione esistente deve essere completata la rete di semafori nel perimetro che delimita la zona interna all'agglomerato.</p>
Entità responsabile	CRTL e Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Piano della Viabilità del Polo luganese, settembre 2007- PVP, scheda S7 – Gestione informatica del traffico, settembre 2007- Dip. del territorio, <i>Rapport supplémentaire DT-OFEPP</i>, 2 marzo 2004.
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	<p>Interventi di regolazione semaforica con l'obiettivo di favorire il transito del trasporto pubblico:</p> <ul style="list-style-type: none">- 2002: incrocio via Pioda/via Balestra (Nodo 4); incrocio via Pretorio/Corso Pestalozzi (Nodo 7); incrocio Corso Pestalozzi/Via Nizzola (Nodo 8);- 2003: tunnel di Besso (Nodo 23)- 2004: incrocio Cappella due mani (Nodo 5)- 2005: via Besso (Nodi 25, 26, 27)- 2006: via Cattori (Nodi 25, 26, 27)- 2010: incrocio Via Fola – Via Ciani- 2010: adattamento via Cattori (Nodi 25, 26, 27)
Termini	2012: Apertura della galleria Vedeggio-Cassarate
Costo globale	Secondo schede PVP 4.76 Mio CHF

Indicatori di risultato

% attuazione della misura prevista dal PVP: 50%

M1.3 Segnaletica di informazione e di indirizzo per il traffico e posteggi

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Informare e dirigere l'utente dei mezzi privati in modo da assicurare il funzionamento del sistema a "spicchi" del PTA e della nuova gestione del traffico definita dal Piano della viabilità del Polo (v. scheda M1.1) ed evitare saturazioni.• Diminuire le distanze percorse per la ricerca di posteggi con la conseguente riduzione delle emissioni foniche ed atmosferiche.
Descrizione	Installazione di un'informazione avanzata variabile nell'agglomerato lungo gli assi di scorrimento principale di penetrazione verso il centro, che permetta di informare (e quindi dirigere) gli automobilisti sui posteggi disponibili, sullo stato di saturazione o sulla gestione (chiusura, limitazioni) delle strade.
Entità responsabile	CRTL e Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Piano della Viabilità del Polo, settembre 2007- PVP, scheda S7 - Gestione informatizzata del traffico, settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	Infoposteggi: realizzato nel 2010 Infoviabilità: cartelli a messaggio variabile in caso di chiusura galleria Vedeggio-Cassarate in fase di realizzazione
Termini	Apertura galleria Vedeggio-Cassarate
Costo globale	I costi dell'Infoposteggi sono a carico dei gestori delle aree di sosta (Comuni o privati). Costo complessivo Infoposteggi: ca. fr. 3'000'000

Indicatori di risultato

- % di attuazione della misura: 100%

M1.4 Corsie riservate ai bus

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Diminuire i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici• Evitare le tratte di saturazione del traffico da parte dei bus
Descrizione	Realizzazione di corsie riservate al bus coordinate con la precedenza rispetto al traffico privato in corrispondenza degli impianti semaforici.
Entità responsabile	Comune e Cantone
Documentazione di base	- Piano della Viabilità del Polo, Rapporto finale, settembre 2007 - Sezione dei trasporti, Pianificazione Infrastrutture Mobilità
Anno di riferimento	1995
Stato d'avanzamento 2011	Interventi realizzati: Incrocio di Cornaredo: ca. 900 m Via Torricelli e Via Tesserete: ca. 400 m Via Besso: ca. 800 m di corsie bus o precedenza ai semafori. Via alla Santa: ca. 100 m Via alla Chiesa: ca. 250 m Via Tesserete (Gerso-Hotel Arizona): ca. 400 m Interventi in fase di progettazione/realizzazione: Via S. Gottardo a Savosa-Massagno: ca. 150 m Via Basilea: adattamento Via San Gottardo: ca. 200 m Via Cattori a Paradiso: ca. 200 m
Termini	Le corsie preferenziali già individuate ed elencate nella presente scheda dovranno essere completate al più tardi con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.
Costo globale	Gli interventi per un totale di ca. 3 km di corsie, comportano un investimento globale di ca. 38 mio di franchi. Il Cantone assume al minimo il 50% della spesa. Per ogni caso concreto viene definito un riparto diverso a dipendenza del tipo di strada (LStr). PPI 60/40 Credito PVP 85/15

Indicatori di risultato

- % di corsie preferenziali realizzate: ca. 87%

M 2.1 Chiusura di spazi viari

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Riqualifica dei quartieri residenziali e centri storici situati all'interno dell'agglomerato, recupero di spazi pedonali a favore della popolazione locale e dei turisti.• Miglioramento della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti• Incentivare gli spostamenti a piedi o in bicicletta
Descrizione	Chiusura completa o a fasce orarie di strade a favore del traffico pedonale e del recupero urbanistico
Entità responsabile	Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Piano della Viabilità del Polo, Rapporto finale, settembre 2007- Sezione dei trasporti, Pianificazione Infrastrutture Mobilità (PIM)
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	Attuata nel centro storico di Lugano PVP Fase B definisce altre possibili riqualifiche
Termini	Realizzazione dei provvedimenti di pedonalizzazione da parte dei Comuni
Costo globale	Dipende dalla natura delle misure. Costi sostenuti dai Comuni e dal Cantone secondo le leggi applicabili.

Indicatori di risultato

- % di realizzazione del nucleo di Lugano (zona pedonale): ca. 70%

M 2.2 Zone 30 e moderazione del traffico

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Rendere le strade dei quartieri più sicure e più attrattive per i residenti• Incentivare gli spostamenti a piedi o in bicicletta
Descrizione	Introduzione di zone con limite di velocità generale di 30 km/h nei quartieri residenziali situati nell'agglomerato o legati alla realizzazione di opere del PPL prima fase
Entità responsabile	Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Piano della Viabilità del Polo- Piano di indirizzo settoriale
Anno di riferimento	1996 Piano di indirizzo settoriale per la moderazione delle strade secondarie di proprietà del Cantone (2002)
Stato d'avanzamento 2011	Parzialmente attuata: <ul style="list-style-type: none">• Piano di indirizzo settoriale per la moderazione delle strade secondarie di proprietà del Cantone (2002)• Elenco dei quartieri (Comuni) con zone 30 ed interventi di moderazione del traffico (oltre 70 interventi)
Termini	Realizzazione progressiva da parte dei Comuni delle zone a 30 km/h Nota: Nei quartieri non attraversati da strade principali o secondarie i Comuni hanno già pianificato e/o avviato la procedura per demarcare le zone 30 e le moderazioni. Diversi interventi di caratterizzazione delle zone 30 saranno eseguiti in concomitanza con altri interventi di miglioria e/o manutenzione man mano che si renderanno necessari.
Costo globale	<ul style="list-style-type: none">• Per zone con unicamente intervento sulla segnaletica: 15'000 fr. – per 0.3-0.5 km²• Per zone con interventi di moderazione del traffico, 100'000 fr. per zona I costi sulle strade comunali sono a carico dei comuni.

Indicatori di risultato

- Grado di realizzazione dei singoli interventi di zone 30 e moderazione del traffico
- Estensione in km e/o km² delle zone 30

M 2.3 Rete ciclabile e pedonale

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta nell'agglomerato
Descrizione	<ul style="list-style-type: none">• Realizzazione della rete ciclabile di interesse superiore (itinerario ciclabile cantonale da Sessa e Ponte Tresa a Tesserete, via Muzzano, e aggancio al nodo intermodale della Stazione FFS di Lugano)• Realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili di interesse regionale e/o locale
Entità responsabile	Cantone / Comuni
Documentazione di base	<ul style="list-style-type: none">- Piano di indirizzo settoriale per la rete ciclabile di interesse locale (elaborato dalla commissione dei trasporti)- Piano della viabilità del Polo, Scheda S5, settembre 2007
Anno di riferimento	2002
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">• 2002: Piano di indirizzo settoriale per la rete ciclabile di interesse locale• 2003: varianti Piani regolatori inoltrate dai Comuni al Cantone• 2005: presentato il piano per la realizzazione dei percorsi ciclabili nella Città di Lugano• 2006: realizzati 2 percorsi nella Città di Lugano (altri percorsi pianificati non è stato possibile realizzarli a seguito dell'accettazione dei ricorsi da parte del TF)• 2007: rete ciclabile regionale in tutto il comprensorio del Polo (PVP scheda S5)• 2010-2011: Progettazione di massima percorsi regionali e locali• 2012-2020: realizzazione dei percorsi ciclabili d'interesse cantonale e regionale
Termini	
Costo globale	<ul style="list-style-type: none">• 55% dei costi dei percorsi ciclabili d'interesse cantonale e regionale sono a carico del Cantone, il resto a carico dei Comuni• Per i percorsi ciclabili d'interesse locale, la spesa è a carico dei Comuni.

Indicatori di risultato (da verificare in seguito)

% di percorsi ciclabili

V. Misure tecniche sui veicoli

- V1 Veicoli per il trasporto pubblico
 - V1.1 Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti

- V2 Veicoli per il trasporto privato
 - V2.1 Misure a favore dei veicoli elettrici

V 1.1 Mezzi di trasporto pubblico meno inquinanti

Obiettivo della misura	Ridurre le emissioni di polveri fini dei bus a trazione Diesel
Descrizione	Parco veicoli TPL con motori meno inquinanti
Entità responsabile	Sezione della mobilità e imprese di trasporto
Documentazione di base	PRAL
Anno di riferimento	2000
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">• 2000: preparati i criteri per l'equipaggiamento della flotta esistente di bus Diesel e informate le aziende dei trasporti dei criteri ritenuti• 2010: 55 bus con filtri antiparticolato (su un totale di 57)
Termini	<ul style="list-style-type: none">• Apertura galleria: tutti i bus equipaggiati con filtri per polveri sottili
Costo globale	<ul style="list-style-type: none">• Costo supplementare filtro (diesel): 4'000.- per bus

Indicatori di risultato

- % di bus muniti di filtro contro il particolato rispetto al parco veicoli totale: 96%
- % di km percorsi dai bus con e senza filtro antiparticolato rispetto ai km totali:
 - % km bus muniti di filtro antiparticolato: 97%
 - % km bus senza filtro: 3%

V2.1 Misure a favore dei veicoli elettrici

Obiettivo della misura	<ul style="list-style-type: none">• Allinearsi agli obiettivi di politica energetica della Confederazione• A livello regionale, l'obiettivo è di ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico dell'agglomerato luganese.
Descrizione	Promozione di veicoli che non inquinano (veicoli elettrici). Quest'ultimi sono esonerati dalla tassa di circolazione.
Entità responsabile	Comuni
Documentazione di base	-
Anno di riferimento	2001
Stato d'avanzamento 2011	<ul style="list-style-type: none">• 2001: introduzione del disco speciale per i VEL e realizzazione dei primi posteggi per VEL equipaggiati di colonne di ricarica• 2004: fine fase 2• zone di posteggio con tariffe differenziate• Modifica della legge sull'imposta di circolazione
Termini	Modifica di legge attuata
Costo globale	Costi per le infrastrutture: 12'000 CHF ca. per colonnina di ricarica, compresa l'installazione; Altre prestazioni (operai comunali, campagna informativa,...);

Indicatori di risultato

1. Numero di colonne di carica per VEL: 25 (Luganese), 99 (Ticino)
2. Numero di posteggi per VEL: ca. 200 (Lugano), più di 500 (Ticino)
3. Numero di VEL in circolazione: + 2'300 immatricolazioni ca. (2001-2005)