

A piedi a Lugano



Il progetto «VAlsano – Confronto tra città sulla mobilità pedonale» ha lo scopo di rilevare la percorribilità o meglio la «pedonabilità» delle città svizzere. A questo proposito è stata valutata la qualità delle infrastrutture pedonali (test infrastrutture pedonali), l'importanza del traffico pedonale a livello amministrativo e politico (prassi nella pianificazione) e la soddisfazione da parte della popolazione attraverso un sondaggio.

Valutazione della pedonabilità nella città di Lugano

Nel grafico radar sottostante, la pedonabilità è rappresentata attraverso 14 categorie che indicano il potenziale raggiunto (in verde), comparato al valore medio delle 16 città analizzate a livello nazionale (linea tratteggiata). Ogni categoria è una sintesi di un insieme più ampio di valutazioni individuali. Nel complesso, la città di Lugano ha raggiunto il 52% (periodo dei sondaggi: aprile - ottobre 2019).

Categorie esaminate:

Infrastrutture (test infrastrutture pedonali)

- Percorsi
- Attraversamenti
- Fermate del trasporto pubblico
- Piazze

Prassi nella pianificazione (Importanza della mobilità pedonale)

- Strategie e risorse a disposizione
- Pianificazione della rete pedonale
- Spazio pubblico
- La mobilità pedonale come tassello del traffico globale
- Comunicazione

Sondaggio sulla soddisfazione della popolazione

- Rete pedonale
- Infrastrutture
- Benessere
- Atmosfera nel traffico
- Politica

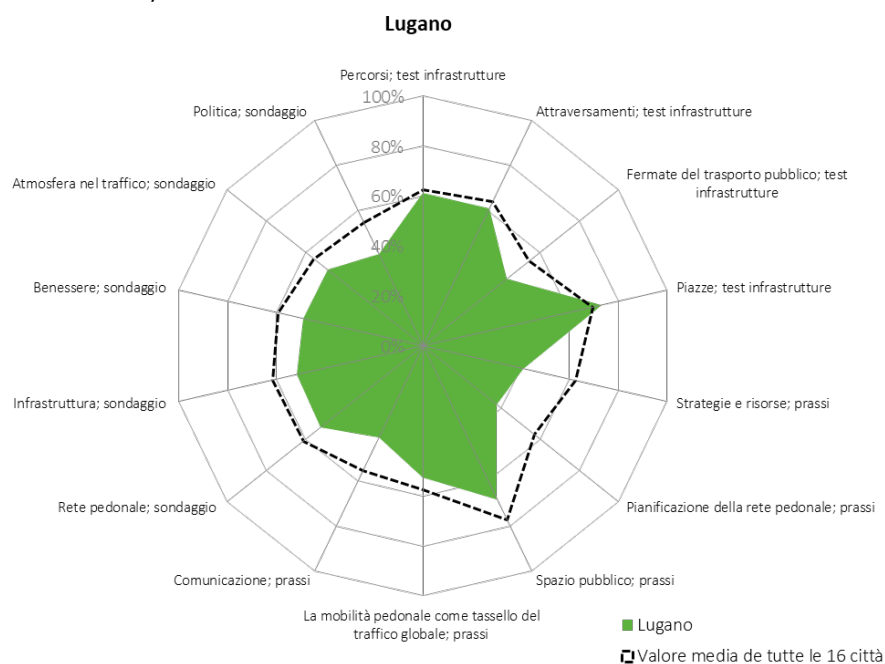
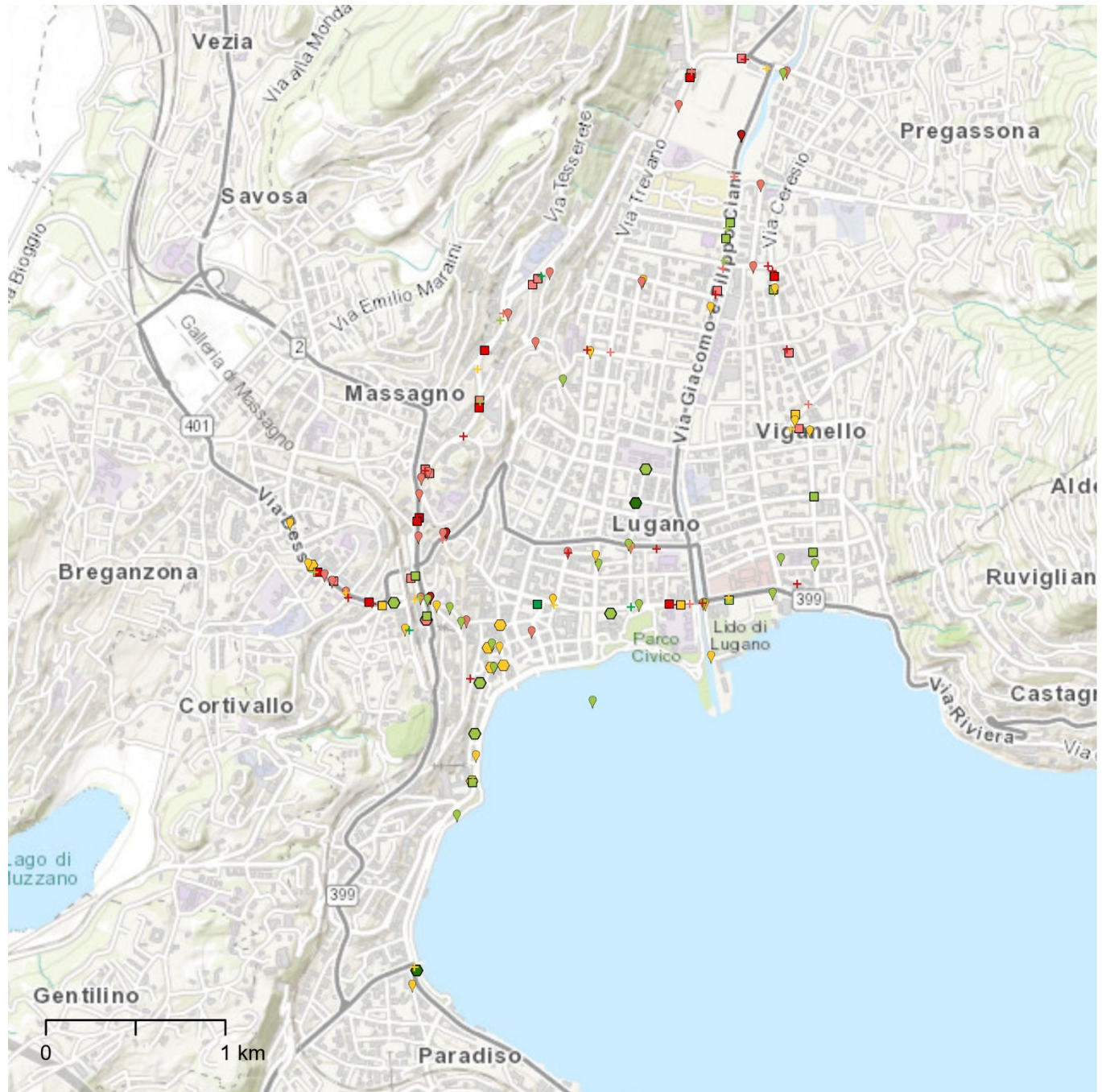


Fig. 1
Pedonabilità nella città di Lugano

Test infrastrutture pedonali – valutazione delle infrastrutture

Nella città di Lugano sono stati esaminati 57 percorsi, 44 attraversamenti, 34 fermate del trasporto pubblico e 14 piazze. La planimetria (fig. 2) riporta i percorsi e gli elementi valutati. Nel confronto tra le 16 città svizzere, Lugano si trova nella fascia di valutazione bassa.



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Attraversamenti	Percorsi		Fermate del trasporto pubblico	Piazze
44	57	Totale degli elementi valutati	34	14
Punti di qualità ottenuti				
+	●	nettamente al di sotto della media	■	●
+	●	sotto la media	■	●
+	●	nella media(*)	■	●
+	●	sopra la media	■	●
+	●	nettamente sopra la media	■	●

(*) Media delle 16 città per questo elemento

Fig. 2 Percorsi del test e qualità delle infrastrutture valutate

Punti di forza e qualità superiori alla media

- Il più delle volte la durata dei semafori verdi per attraversare è sufficiente.
- La qualità dell'infrastruttura del centro città è più alta rispetto alla periferia, con valori nella media o sopra la media.
- Agli attraversamenti pedonali vi è sufficiente spazio per l'attesa.
- Le piazze sono state valutate al di sopra della media, sono molto animate e le biciclette parcheggiate non invadano lo spazio.
- I percorsi pedonali sono spesso alberati e ombreggiati e offrono un ambiente sicuro per i pedoni lungo le strade.
- Non ci sono quasi marciapiedi dove è concesso un traffico misto con le biciclette.



Le piazze del centro sono molto animate.

Punti di debolezza e necessità di intervento

- Molti attraversamenti semaforizzati hanno lunghi tempi d'attesa. Le zone di attesa sono piccole e dovrebbero essere concepite con spazi più ampi e con una migliore illuminazione. La segnalazione tattile per ciechi e ipovedenti è scarsa. (La città ha condotto un'analisi completa, identificando i nodi con possibili migliorie.)
- Le fermate dei bus hanno poco spazio per l'attesa e sono attrezzate insufficientemente. Sovente non ci sono i requisiti per l'accesso autonomo ai bus per le persone con disabilità motorie. La segnaletica tattile spesso non è presente. Attualmente il Comune, di concerto con il Cantone, sta riadattando tutte le fermate.
- La continuità dei percorsi sui marciapiedi è frequentemente interrotta dai veicoli che accedono ai parcheggi.



Alcune fermate dei bus non sono attrezzate e non c'è abbastanza spazio per l'attesa.

Prassi nella pianificazione - Indicatori sull'importanza della mobilità pedonale

L'importanza della mobilità pedonale nelle prassi della pianificazione è stata valutata attraverso 60 indicatori. La valutazione è stata realizzata mediante colloqui con i responsabili della pianificazione della mobilità pedonale dell'amministrazione comunale. Sono stati valutati i concetti, le strategie e le basi di pianificazione sul tema della mobilità pedonale. Sono inoltre state raccolte le informazioni sul sito web della città e del Cantone e sono state consultate varie fonti statistiche. Per quanto riguarda la prassi di pianificazione, la città di Lugano ha ottenuto un punteggio che si situa nella fascia bassa nel confronto tra le 16 città valutate (cfr. fig. 1).

Punti di forza nella prassi della pianificazione

- Nel PVP e nelle Linee di sviluppo 2018 - 2028 sono state elaborate delle strategie per la mobilità pedonale. I documenti sono stati approvati dall'esecutivo (PVP a livello cantonale, Linee di Sviluppo a livello comunale).
- Il progetto realizzato alla foce del Cassarate e il progetto di riqualifica di tutti i nuclei dei quartieri di Lugano sono esemplari per la mobilità pedonale.
- Esiste una mappatura e un concetto per tutti i gabinetti pubblici della città.
- Quasi tutte le strade del centro hanno un marciapiede continuo.
- Esiste una cartina online con l'indicazione dei tempi di percorrenza a piedi nel centro.
- La città organizza regolarmente degli incontri con le associazioni di quartiere per discutere dei problemi.

Punti di debolezza e necessità di intervento

- Non esiste un piano specifico della rete pedonale. Tale elemento sarà oggetto di studio nel Piano Direttore Comunale / Piano della rete pedonale.
- Il concetto cantonale delle fermate del trasporto pubblico, che applica il diritto dei disabili (bordure), non è stato ancora applicato a tutte le fermate.
- Quasi tutti i semafori per i pedoni sono a chiamata.

Sondaggio sul grado di soddisfazione della popolazione

Nella città di Lugano 190 persone hanno partecipato al sondaggio online, rispondendo a 80 domande. I partecipanti al sondaggio hanno inoltre potuto esprimere le proprie opinioni attraverso dei commenti. Nel confronto tra le 16 città, la città di Lugano si trova sotto la media per quanto riguarda la soddisfazione.

Punti di forza: Elevata soddisfazione da parte della popolazione

- Le auto sono parcheggiate solo dove è consentito.
- In generale c'è una buona manutenzione dei marciapiedi, dei percorsi pedonali e delle piazze.

Punti di debolezza: La popolazione è insoddisfatta e vede la necessità di intervento

- Nei percorsi senza marciapiede, i pedoni si sentono poco rispettati dagli altri utenti della strada.
- I ciclisti circolano sui marciapiedi e nelle zone dedicate ai pedoni.
- Vi sono incroci complicati con diversi semafori.

Atmosfera - commenti formulati apertamente da parte della popolazione

- Necessità di ridurre il rumore del traffico motorizzato.
- Tempi di attesa più brevi ai semafori e maggiore durata del verde per attraversare.
- Pedonalizzare il centro e il lungolago di Lugano.
- Percorsi separati per ciclisti e pedoni lontani dai disagi del traffico delle auto.
- Più alberi per l'ombra, panchine, cestini, fontane e gabinetti pubblici.

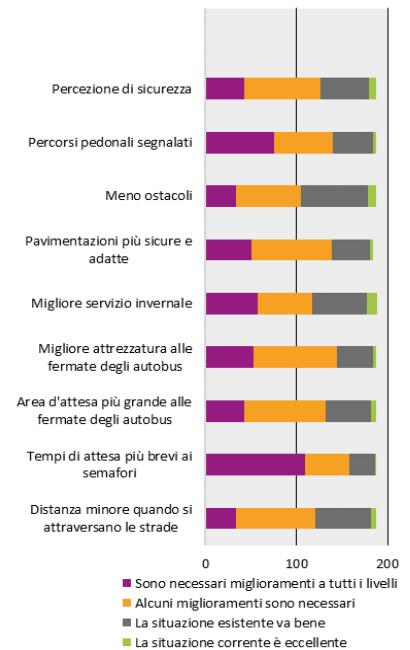


Fig. 3

Dove sono necessarie misure di miglioramento?

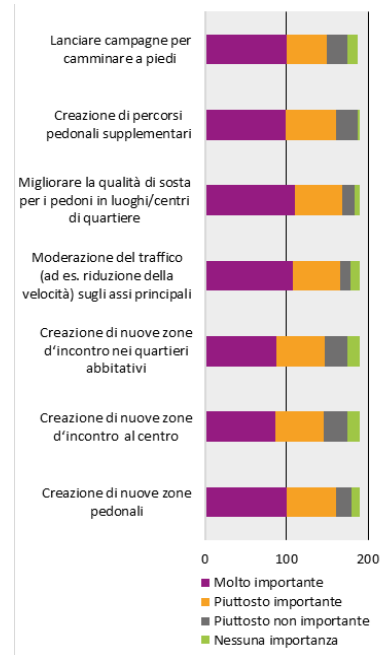


Fig. 4

In quali ambiti la città dovrebbe fare di più?

VAIsano – Confronto tra città sulla mobilità pedonale

maggio 2020

Un progetto congiunto di umverkehR, Mobilità Pedonale Svizzera e della Scuola universitaria professionale di Rapperswil (HSR).

Con il sostegno delle città partecipanti, dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO) / svizzera energia, della Fondazione Corymbo, il Cantone Ticino e il Fondo Lotteria del Cantone di Berna.

Per ulteriori informazioni: www.cittapedonale.ch / segretariato@mobilitapedonale.ch / www.actif-traffic.ch/pietons.ch