



VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
ATE Association transports et environnement  
ATA Associazione traffico e ambiente



Lod.

Consiglio di Stato

tramite Sezione amministrativa immobiliare

via F. Zorzi 13, 6501 Bellinzona.

Raccomandata

Bellinzona, 1° luglio 2025

### OPPOSIZIONE

presentata dall'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana, 6500 Bellinzona, a titolo proprio e in rappresentanza dell'associazione nazionale, e dai Cittadini per il Territorio del Luganese nell'ambito della pubblicazione della domanda di costruzione, istante la Sezione amministrativa immobiliare del Dipartimento del Territorio, riguardante il Progetto stradale (n. 2112.301) relativo alle opere di riqualifica e riorganizzazione delle rampe autostradali - svincolo di Lugano Nord, Cappella due Mani - Rotonda Vedeggio e Rotonda Vedeggio - Cinque Vie, in territorio dei Comuni di Vezia, Savosa, Massagno e Lugano.

## In ordine

Il periodo di pubblicazione va dal 2 giugno 2025 al 1° luglio 2025 (inclusi). La presente opposizione è tempestiva, in quanto è presentata entro i termini di pubblicazione.

### Legittimazione:

Giusta l'articolo 8 della Legge edilizia sono legittimate a fare opposizione le organizzazioni costituite da almeno 10 anni cui compete, in base agli statuti, la salvaguardia dei beni tutelati dalla legge. L'ATA, sezione della Svizzera italiana e l'ATA nazionale adempiono a questi requisiti.

**ATA Associazione traffico e ambiente**  
Sezione della Svizzera italiana

P. Indipendenza 6, 6500 Bellinzona  
[info@ata-ti.ch](mailto:info@ata-ti.ch), [www.ata.ch](http://www.ata.ch)

## Nel merito

### Giudizio complessivo

Questo progetto stradale non migliora la mobilità complessiva dell'agglomerato e in particolare della zona denominata "Porta Ovest", ma si limita a dei limitati trasferimenti di traffico da una strada all'altra, provocando anche un aumento complessivo della capacità stradale, che inevitabilmente si ripercuoterà sulla viabilità della restante zona centrale dell'agglomerato la quale, come è noto, è già "satura".

A fronte di risultati tanto modesti non si giustificano né la spesa di ben 50 milioni di franchi né i disagi dovuti ai cantieri.

### Nel dettaglio

#### 1- Il progetto si pone i seguenti obiettivi:

- rafforzamento del concetto di accessibilità per gradi e protezione dei quartieri residenziali dal traffico di transito;
- declassamento delle bretelle autostradali a strade cantonali a doppio senso di circolazione;
- sistema di controllo degli accessi all'agglomerato urbano;
- ridefinizione delle intersezioni Cappella due Mani e Cinque Vie con carattere urbano; *(Interventi rinviati all'iniziativa dei Comuni)*
- miglioramento delle connessioni ciclabili.

## 2- Verifica degli obiettivi e degli effetti del progetto

- *Rafforzamento del concetto di accessibilità per gradi.*  
L'accessibilità per gradi è la gerarchia dell'accesso alla città passando dall'autostrada, tramite una strada cantonale per poi arrivare, alle strade comunali. A noi non pare che questo concetto sia utile per definire un miglioramento della situazione. Ad ogni modo già adesso, senza spendere tutti quei soldi, si transita dall'autostrada su strade cantonali a quelle comunali rispettando quindi il concetto di accessibilità per gradi. La disfunzione di questo progetto è che non considera che il concetto di accessibilità per gradi dovrebbe tenere conto di quante automobili si vogliono avere alla fine del percorso, cioè sulle strade comunali e di quartiere. In base a questi valori si devono poi calibrare le strade con gerarchia superiore. In questo progetto invece si riordinano delle strade di gerarchia superiore aumentandone la capacità, senza tenere conto che il principale obiettivo dell'apertura della Galleria Vedeggio-Cassarate era e resta la diminuzione del traffico motorizzato privato in Città. Un obiettivo che il Progetto "Porta Ovest", che provoca un aumento del numero di veicoli che accedono alla città, rende ancora più difficile da raggiungere.
- *Protezione dei quartieri residenziali.*  
L'unico quartiere interessato dalla misura è quello attorno a Via Lepori a Massagno. Il progetto, che ricordiamo costa 50 milioni, fa diminuire il carico su Via Lepori di 2387 vc/g, una cifra poco incisiva su un carico totale di 11235 vc/g (diminuzione di 1/5 ca). Secondo i dati forniti, via Besso non vedrà diminuire il suo carico mentre su via San Gottardo probabilmente aumenterà, ma non si sa, perché mancano i dati e il Dipartimento del Territorio ci ha comunicato che non intende renderli pubblici. A noi non pare normale che in una documentazione più che copiosa, con centinaia di documenti, non si possa sapere l'influenza del progetto Porta Ovest su via San Gottardo a Massagno.
- *Declassamento delle bretelle autostradali a strade cantonali a doppio senso di circolazione.*  
Questa è un'operazione amministrativa e non un obiettivo di intervento. Dal punto di vista amministrativo dubitiamo che per il Cantone sia stato vantaggioso accollarsi l'onere finanziario di gestione delle rampe invece di lasciarne la proprietà alla Confederazione.

- *Miglioramento del controllo degli accessi all'agglomerato urbano*  
Il controllo degli accessi all'agglomerato urbano, che significa un'appropriata regolazione semaforica delle porte di accesso, non è direttamente legato al progetto Porta Ovest e potrebbe essere introdotto già subito senza investire 50 mio di CHF.
- *Ridefinizione delle intersezioni Cappella due Mani e Cinque Vie con carattere urbano.*  
Questa fase di progettazione è stata demandata al Comune di Massagno, il quale ha presentato una variante di PR riguardante la pianificazione del comparto della Cappella delle Due Mani. Ma la proposta ha incontrato serie opposizioni di cittadini, associazioni e partiti che di fatto condannano il progetto. Preoccupano le restrizioni che costringono il traffico motorizzato a tortuosi e molesti percorsi. La resistenza è originata dalle gravi difficoltà che la riorganizzazione determina sui percorsi interni alla zona abitata, con accentuazione delle code in uscita su Via al Ponte, Via San Salvatore e via Motta. La viabilità diventa più rigida e meno resiliente. In sintesi consideriamo la proposta di modifica dell'assetto dell'incrocio della Cappella due Mani: *inaccettabile, dannosa e inutilmente costosa.*
- *Miglioramento delle connessioni ciclabili*  
L'occasione di realizzare percorsi ciclabili di interesse regionale è stata colta solo parzialmente. L'impressione è che sia, purtroppo, un'operazione alibi.  
Facciamo un esempio. Il percorso R LU3 (Lamone-Vezia-Massagno-Lugano FFS) corre in gran parte sulla strada cantonale, poi si inerpica in collina in una zona fuori dalle mete degli utenti, poi a Savosa Massagno corre su strade pedonali dove i conflitti con i pedoni sono frequenti. È un percorso inadatto. Il progetto Porta Ovest non lo corregge o migliora ma si limita a realizzare dei tratti di corsie ciclabili affiancate alle rampe ristrutturata; il resto della realizzazione è lasciato a altre successive pianificazioni. E nemmeno l'altra grave carenza della rete ciclabile del comparto di Lugano Nord è affrontata e risolta. Intendiamo l'attraversamento ciclabile del fiume Vedeggio e dell'Autostrada, un compito che da decenni rimane insoluto. La relazione tecnica indica che la sua realizzazione esula dalle competenze del presente progetto. Quindi anche qui si rimanda al futuro.  
Il fatto è che l'obiettivo di attuare percorsi ciclabili che abbiano testa e coda non è compreso nella finalità di Porta Ovest.

### 3- Conseguenze ambientali

- *Conseguenze ambientali*

L'incidenza del progetto sull'ambiente, secondo il RIA, è moderata. Spiace però che si continui a rosicchiare il terreno agricolo (azienda agricola Porrò) che ha anche una rilevante importanza paesaggistica. Spiace anche che per realizzare la pista ciclabile di Valgersa si disboschi una fascia di bosco.

- *Conseguenze ambientali della nuova rotonda Valgersa*

Contestiamo il progetto di rotonda Valgersa per due motivi: per il forte impatto paesaggistico e per l'inquinamento fonico che produce in un contesto sensibile di aree sportive e di svago. La nuova rotonda Valgersa è un impianto molto vistoso e molto caricato dal traffico. Le verifiche hanno concluso che una rotonda semplice non è sufficiente per smaltire il carico pronosticato, e che perciò deve esservi aggiunto un bypass. Ne consegue un groviglio di corsie e un assetto che occupa una superficie pavimentata ampia come il campo di calcio sito al suo fianco. Inoltre il nuovo impianto produce immissioni foniche molto elevate, di 83dB (tab. 10 Relazione fonica) che, anche con provvedimenti antirumore, sono incompatibili con il grado di sensibilità delle zone sportive e ricreative che è fissato a 55 dB. La soluzione viaria proposta da Porta Ovest nella zona di Valgersa determina e conferma una cesura molto marcata nel paesaggio che è per noi inaccettabile e che chiediamo di correggere e di ridurre.

Proponiamo al DT di esaminare una soluzione elaborata dai Cittadini per il territorio del Luganese che mira a semplificare e ridurre l'impatto dell'infrastruttura viaria sul territorio e che a nostro parere persegue obiettivi meritori quali:

- dismissione di una vasta superficie pavimentata di 5000 mq, posta accanto agli impianti sportivi di Valgersa, superficie che può essere usata per realizzarvi un accesso veicolare da Via Cantonale e per ingrandire l'area di svago;
- attenuazione del traffico su via San Gottardo a Massagno e a Savosa;
- migliore conduzione del traffico proveniente dalla rampa autostradale diretto a Vezia e a Savosa, eliminando le attuali code su via Camara e Povrò.



#### 4- Gravi carenze funzionali

Lo studio sul progetto di sistemazione delle rampe di Lugano Nord mette in evidenza due cose importantissime:

1. che il traffico stradale giornaliero (TFM) dei giorni feriali sulle rampe, pronosticato per il 2040, sarà quasi del 50% superiore a quello di oggi. L'influsso del progetto Porta Ovest su questa grande crescita (dicono i progettisti) sarà del 15% per le correnti di traffico che entrano in città, mentre per quelle che escono dalla città l'incremento sarà minimo poiché esso è frenato dalla saturazione degli assi stradali urbani.
2. che l'aumento del traffico pronosticato nel 2040 nello svincolo di Lugano Nord, in particolare nella grande rotonda, porterà alla saturazione dell'impianto e quindi alla sua paralisi, galleria e rampe comprese.

La segnalazione degli esperti suona come un campanello d'allarme. Non serve intervenire con misure palliative e inefficaci come quelle proposte dal progetto Porta Ovest: ci vuole ben altro, cioè occorre applicare con determinazione le misure già decise all'epoca della pianificazione della galleria Vedeggio – Cassarate che sono state ribadite (a parole!) nei programmi d'agglomerato, *in primis* la modifica della ripartizione modale degli spostamenti, ottenibile tramite la gestione restrittiva dei posteggi, la realizzazione di corsie preferenziali per i mezzi pubblici che oggi subiscono regolarmente ritardi enormi nelle ore di punta, la realizzazione di reti pedonali e ciclabili continue e sicure, una maggiore attenzione agli usi sociali dello spazio pubblico, ecc.

Queste constatazioni ci portano a guardare con timore alle conseguenze del progetto Porta Ovest e a concludere che aumentare la capacità degli impianti viari periferici, sperando che maggior capacità d'accesso eviti ingorghi, è pura illusione e spreco di risorse.

## PQM

In base a quanto esposto, invocata ogni norma giuridica applicabile alla fattispecie, si chiede di accogliere l'opposizione e di non concedere la licenza edilizia al Progetto stradale (n. 2112.301) relativo alle opere di riqualifica e riorganizzazione delle rampe autostradali - svincolo di Lugano Nord, Cappella due Mani - Rotonda Vedeggio e Rotonda Vedeggio - Cinque Vie, in territorio dei Comuni di Vezia, Savosa, Massagno e Lugano.

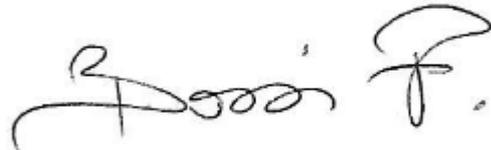
Subordinatamente si chiede di modificare il progetto rinunciando a realizzare la Rotonda Valgersa secondo lo schema suggerito al punto 3.

Con osservanza

ATA Associazione traffico e ambiente  
sezione della Svizzera italiana

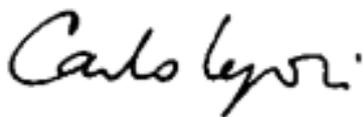


Bruno Storni, presidente



Fabio Bossi, segretario

Cittadini per il territorio del Luganese



Carlo Lepori, presidente



Marco Sailer, vicepresidente

**ATA Associazione traffico e ambiente**  
Sezione della Svizzera italiana

P. Indipendenza 6, 6500 Bellinzona  
[info@ata-ti.ch](mailto:info@ata-ti.ch), [www.ata.ch](http://www.ata.ch)