



STRADA NAZIONALE N2 LUN
Diramazione di Lugano Nord

Dipartimento
del
territorio

Comuni di VEZIA, SAVOSA,
MASSAGNO e LUGANO

Divisione delle
costruzioni

Via Franco Zorzi 13
Casella postale 2170
6501 BELLINZONA

PROGETTO DI MASSIMA

Area operativa del
Sottoceneri

Tel. 091 814 27 05
Fax 091 814 27 49

Riqualifica e riorganizzazione
rampe autostradali

Piano no.: **036.014 G**

Scala:

Data: 13 dicembre 2017

Modifiche:

a:
b:
c:

Svincolo di Lugano Nord

Operatore:

Cappella due Mani - Rotonda Vedeggio
e Rotonda Vedeggio - Cinque Vie

Piano no.:

Progettato Disegnato Controllato

Preavvisi Pmax

Dimensione: 29.7 x 42.0 cm

Lotto 2112.301

Divisione delle costruzioni - Consultazione progetti

Circolazione preavvisiComune :	VEZIA, SAVOSA, MASSAGNO E LUGANO	Sezione : -
Responsabile :	MATTEO MORENI	
Committente :	DC-CRTL-USTRA	Data : 02.10.2017
Descrizione progetto :	Progetto no. 2112.301 RIQUALIFICA E RIORGANIZZAZIONE RAMPE AUTOSTRADALI - SVINCOLO DI LUGANO NORD	

Area del supporto e del coordinamento

Ufficio delle commesse pubbliche

Nessuna osservazione

Ufficio della gestione dei manufatti

Manufatti interessati dalla riqualifica e riorganizzazione delle rampe autostradali trattati separatamente in quanto non inseriti nel progetto in circolazione. Per gli interventi sui manufatti e relativa stima dei costi vedi mail del 06 giugno 2017. Si consiglia inoltre di anticipare il risanamento del Ponte sulla linea FFS come da mail del 25 luglio 2017 a Diego.

Ufficio della segnaletica stradale e delle insegne pubblicitarie

Osservazioni di carattere formale/concettuale

- Il cambiamento parziale del regime di circolazione, con carreggiate bidirezionali con una corsia per direzione di marcia è di difficile lettura per l'utente.
- All'intersezione semaforizzata Bretelle auspichiamo la variante con rotatoria
- Manca la segnaletica della mobilità lenta
- Passaggi pedonali sono tutti semaforizzati?
- Criticità del modello cantonale del traffico per il scenario temporale del 2030
- Segnaletica a messaggio variabile
- Possibile conflitto con la rotatoria Vedeggio/Cassarate con l'impianto semaforico con formazione di colonna in direzione della rotatoria.

Ufficio del tracciato

Pavimentazione

Valutare l'esecuzione in calcestruzzo della pavimentazione dell'anello sormontabile delle rotonde.

Barriere elastiche

Laddove si prevede la posa di nuove barriere, all'inizio e all'estremità della tratta devono sempre essere ancorate al terreno o al cordolo dopo la fine della zona da proteggere mediante un abbassamento.

Per velocità ≥ 60 Km/h abbassamento di 4.00m

Per velocità ≤ 50 Km/h abbassamento di 2.00m

A tal proposito vedere i piani tipo cantonali "barriere di sicurezza", capitolo 6.300

Piste ciclabili

In generale

In genere, i percorsi ciclabili sono ben strutturati e hanno una larghezza sufficiente, a volte sarebbe stato meglio utilizzare le strade esistenti, soprattutto dove la pista ciclabile raggiunge e anche supera una pendenza del 10%, per esempio la pista che aggira il Liceo 2. Una pendenza del 12% è oltre che difficile da superare per le biciclette, impossibile per i motulesi che utilizzano una carrozzella. Inoltre una

larghezza di 3,00m inizia a farsi scarsa qualora si utilizzino i gabarit dettati dalle norme VSS.

Non si parli di percorso ciclabile esistente se questo non è esistente, eventualmente si indichi un percorso già pianificato e in quale ambito.

Semaforizzazione di cantiere

Nei tratti stradali esistenti dove è autorizzato il transito delle biciclette, durante l'eventuale semaforizzazione di cantiere si dovrà tener conto della presenza dei ciclisti nella programmazione delle varie fasi semaforiche e della possibile colonna di autoveicoli qualora il sorpasso non sia permesso (larghezza corsia inferiore a 4,20m).

Griglie stradali

Non è chiaro come vengano evacuate le acque dai percorsi ciclabili.

Eventuali griglie stradali dovranno essere esterne al campo viabile in caso contrario le stesse devono essere ciclocompatibili e rispettare quindi i piani tipo redatti dal Cantone.

Andamento planimetrico

All'altezza del PR 1'350 la pista sarebbe dovuta continuare con una larghezza standard di 3.00m fino a pochi metri prima dell'imbocco del sottopasso

Su Via Bioggio manca un aggancio con un percorso effettivamente esistente oppure un termine adeguato ad una pista ciclabile in quanto non è chiaro il transito nei due sensi delle biciclette su di un tracciato largo soli 2,00m.

I raggi d'accesso alle altre strade sono da adeguare secondo le norme VSS in vigore.

Andamento altimetrico

L'accesso a Via alla Ressiga pare avere due pendenze: una del 2.7% e l'altra al 10%; qualora sia possibile si scelga una pendenza in una sola direzione.

In merito alla pendenza della pista di aggiramento del Liceo 2 si veda l'introduzione generale.

Visibilità

Verificare le visibilità agli accessi ciclabili e in prossimità del Liceo 2.

Barriere elastiche – parapetti

L'altezza minima dei parapetti adibiti alla protezione dei ciclisti dalle cadute deve essere di 130cm.

Manutenzione

Si consiglia la stesura del piano di manutenzione dei percorsi ciclabili.

Delimitazioni

Lo standard cantonale non prevede la delimitazione della pista ciclabile.

Nel caso in cui si decida di mantenere le delimitazioni delle piste ciclabili, si posino bordure stradali standard con battuta di 10cm.

Larghezze corsie

Le larghezze fisiche delle corsie veicolari devono essere di 3.00m, uguali a 3.50m oppure uguali o superiori a 4.20m. Misure intermedie solitamente non sono ammesse in quanto diminuiscono pericolosamente i margini di sicurezza nel caso in cui conducenti di auto o mezzi pesanti decidano il sorpasso a danno dei ciclisti.

Queste larghezze vanno attentamente valutate in caso di cantieri, in quanto ostacoli laterali di delimitazione piuttosto alti costringono i ciclisti a mantenere una certa distanza da essi.

Corsie Bus

Si chiede che eventuali corsie adibite al trasporto pubblico sia consentito il transito delle biciclette.

Paletti

Nel progetto non sono visibili eventuali paletti che dissuadano i conducenti di mezzi motorizzati a inserirsi nelle piste ciclabili. Qualora si decida di posare dei paletti, gli stessi dovranno essere adeguatamente anticipati con una demarcazione orizzontale di almeno 10m per parte in quanto rappresentano un pericolo al transito delle biciclette.

Aiuole piantumate - totem

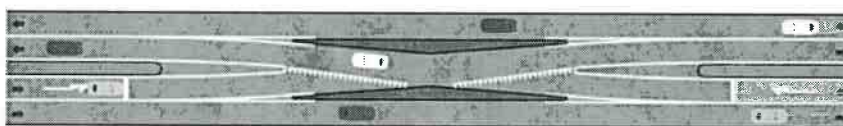
I restringimenti repentini, come le aiuole piantumate, sono insidiosi per le biciclette per cui vanno anticipati da un'apposita demarcazione orizzontale.

Segnaletica verticale

La segnaletica di cantiere (lavori in corso ecc.), deve essere posata in modo da non essere d'ostacolo ai ciclisti, se necessario la stessa deve essere sufficientemente anticipata da una demarcazione orizzontale rimovibile che renda attenti i ciclisti della presenza di un ostacolo sulla propria traiettoria.

Nota personale:

Suggerisco di valutare la possibilità di inserire un scambio a due livelli al posto dell'impianto semaforico presso la rotonda della Veduggio-Cassarate. Se ciò non fosse possibile, l'inserimento di due isole spartitraffico come a schema allegato potrebbe diminuire un possibile rischio d'incidenti.



Direzione DC	Esaminato solo dossier 0. I costi lordi totali di 36 mio CHF (che con la partecipazione CH dovrebbero ridursi circa la metà, corretto?) non sono ancora stati previsti a PF. Anche il finanziamento comunale (Comuni CRTL e interessi comunali particolari) non è ancora stato definito. Andranno quindi considerati nei PF dei prossimi anni con le altre importanti opere. Le opere sono previste nel PIM, ma con un importo di soli 25 mio CHF.
---------------------	---

Area dell'esercizio e della manutenzione	In generale Un progetto di questa portata dovrebbe essere presentato ai servizi prima di essere messo in consultazione, perché altrimenti è impossibile capire il pensiero che è stato fatto per arrivare alla soluzione proposta. La prima domanda che viene spontanea è perché non era sufficiente stringere le carreggiate ad una corsia per direzione e ricavare la pista ciclabile sulla strada esistente? Il nuovo scambio stile "ferrovia" semaforizzato è di difficile comprensione. Perché per andare a Savosa devo andare diritto verso la rotonda Povrò, quando è più corto uscire verso verso Vezia per arrivarci? Inoltre, perché non mettere una rotonda al posto del semaforo? La nuova possibilità di uscire dall'autostrada direttamente verso Vezia caricherà maggiormente l'asse Massagno – Vezia e causerà nuovi problemi al semaforo di via Camara , alla rotonda del Liceo e al "famoso" nodo 68.
---	--

Piste ciclabili

Il progetto della nuova rete di piste ciclabili deve essere completato con il piano di utilizzazione. Nelle planimetrie devono essere indicati i tratti fuori abitato e in tratti all'interno degli abitati . Quest'ultimi devono essere mantenuti dai Comuni, mentre per i

tratti fuori abitato i Comuni sono competenti solo per le piste ciclabili che non sono sulle strade cantonali (art 43c LStr) . Se non è indispensabile per la sicurezza le piste ciclabili fuori abitato non sono illuminate.

Traffico

Non entriamo nel merito dei calcoli dell'ingegnere del traffico, ma a nostro avviso la nuova conduzione viaria ha i seguenti punti critici:

- 1) Rotonda Povrò direzione via Camara : L'asse la sera è molto caricato. Già oggi si formano regolarmente code in direzione di Massagno e in direzione di Bioggio, che bloccano la rotonda. Il previsto restringimento delle corsie verso Bioggio causerà sicuramente un peggioramento perché le code sono causate dal traffico in uscita dalla città e non dal traffico in uscita dall'autostrada.
- 2) Nuova rotonda Val Gersa: l'asse Massagno – Vezia sarà maggiormente caricato rispetto ad oggi. La situazione odierna in certi orari è già piuttosto caotica. Come è già stato detto prima ci sono gli elementi per dire, che questo nuovo aumento di traffico causerà ulteriori problemi all'incrocio con via Camara, alla rotonda del Liceo e al semaforo del nodo 68 senza fare grandi calcoli.

Smaltimento dell'acque

Il progetto indica l'obbligo di pretrattare le acque provenienti dai settori 1, 2 e 3, ma non entra nel dettaglio di come devono essere lavorate le acque prima dell'immissione nei ricettori naturali. Visto il numero crescente di impianti SABA che stiamo installando sulle strade cantonali e i problemi di manutenzione è auspicabile, che si cominci ad avere dei modelli cantonali per gli impianti pretrattamento, in modo da avere delle soluzioni simili su tutto il territorio, con installazioni uguali ovunque e facile da manutenzione. Ricordo che ora abbiamo degli impianti SABA e impianti d'infiltrazione a Coldrerio, a Grancia, a Manno e prossimamente anche a Cadempino.

Sezione dell'agricoltura

Rilevo che è stato stabilito un compenso reale della superficie agricola e SAC. Questo concetto va bene, ma per confermare il bilancio delle superficie agricole necessitiamo di un piano più dettagliato. L'area di cantiere ed eventuali depositi temporanei non devono sconfinare nella superficie agricola, in particolare nella SAC. Qualora ci fosse una necessità esecutiva temporanea e inevitabile è necessario a fine lavori ripristinare la situazione antecedente e considerare eventuali perdite di reddito da parte dell'agricoltore.

Sezione forestale

Le osservazioni dell'Ufficio forestale sono le seguenti:

- Mappale n. 2 Savosa non è riportato il limite del bosco in prossimità di via Nuova San Gottardo (in ogni caso non ci sono conflitti).
- Mappale n. 2 Savosa/n. 188 Vezia non è riportato correttamente il bosco accertato. In ogni caso sarà necessario un dissodamento.
- Mappale n. 1480 Lugano Breganzona non è riportato correttamente il limite del bosco: quest'ultimo si estende in effetti fino a confine col campo stradale. L'intervento richiede un dissodamento.

Sezione della mobilità

Nessuna osservazione

Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo

Prevenzione dei rumori

Nel complesso si condivide l'intenzione di considerare la riorganizzazione delle rampe Lugano nord come una modifica sostanziale di un impianto esistente ai sensi dell'art. 8 cpv. 2 dell'OIF.

Per quanto riguarda invece gli scenari da considerare per le valutazioni foniche, si dovrà tenere in considerazione il progetto di risanamento fonico che il Cantone sta allestendo, la cui pubblicazione è prevista entro il 2018. In quest'ambito sarà fondamentale mantenere un buon coordinamento tra i due progetti che saranno verosimilmente portati avanti con tempistiche molto differenti.

Rammentiamo che la richiesta di facilitazioni si attribuisce all'impianto e non agli edifici esposti al rumore stradale. Dovranno poi essere indicati tutti gli edifici esistenti in cui avviene un superamento dei valori limite d'immissione dell'OIF, senza considerare alcuna data di riferimento.

A questo proposito sarebbe meglio evitare di fornire indicazioni di questo tipo. Occorre pertanto togliere il relativo paragrafo a pagina 19 del rapporto fonico.

Lungo i tratti dove sono previsti rifacimenti o nuove esecuzioni del manto stradale si richiede di prevedere la posa di un asfalto a bassa emissività acustica del tipo SDA 4-12, come previsto nel progetto di massima, secondo l'attuale stato delle conoscenze, in modo da limitare le emissioni foniche.

In quest'ambito è raccomandabile prevedere la posa di chiusini, caditoie, o simili, al di fuori delle fasce di rotolamento delle ruote. Tali oggetti estranei alla pavimentazione provocano, infatti, al momento del passaggio delle ruote dei veicoli, un rumore di tipo impulsivo, percettibile e fastidioso. Se questo non fosse possibile, si raccomanda di prevedere l'uso di chiusini che limitino al massimo l'inconveniente sopra indicato.

Protezione e smaltimento acque

A seguito dell'incontro di discussione avuto con l'Ufficio della progettazione del Sottoceneri della DC (rif. RA del 29 agosto u.s.), abbiamo ripreso l'esame dell'incarto in oggetto e in merito formuliamo le seguenti osservazioni e richieste.

Il documento (progetto di massima) presentatoci pur introducendo la tematica relativa al trattamento delle acque di scarico stradali non entra nei dettagli degli aspetti di smaltimento e trattamento delle acque di scarico.

- Nel progetto di massima s'indica che in considerazione del carico veicolare futuro previsto (TGM scenario 2030) e i ricettori naturali in cui è previsto lo scarico delle acque di scarico stradali, le stesse devono essere ritenute e trattate. L'impostazione generale è condivisa, considerato inoltre che il comparto in oggetto si trova direttamente a monte delle zone di protezione delle acque sotterranee dei pozzi di captazione di acque di falda AIL di Manno e Bioggio. Le scelte concettuali, i requisiti di rendimento attesi, i relativi dettagli tecnici e relativi alla concezione del sistema di smaltimento e trattamento delle acque di scarico stradali (canalizzazioni, manufatti speciali, impianti di trattamento e di ritenzione) sarà da sviluppare e approfondire con la prossima fase di progettazione (progetto definitivo), valutando oltre che al grado d'inquinamento delle acque di scarico stradali anche i ricettori naturali in cui esse saranno scaricate (impatto), tenendo in considerazione le direttive federali, della VSA e della VSS in materia (caratterizzazione insudiciamento acque, priorità di smaltimento, fattibilità e ammissibilità) e le risultanze legate al rapporto OPIR. Consigliamo infine di tenere in considerazione nel progetto definitivo di eventuali ulteriori apporti provenienti da comparti logici che potrebbero gravitare in futuro sulle opere in oggetto (per es. incrocio "Cappella due mani").
- Nella fase di progettazione definitiva dovranno essere ripresi e coordinati anche eventuali interventi alle infrastrutture di smaltimento delle acque di scarico di proprietà comunale o consortile. È pertanto auspicabile il coinvolgimento (ricoinvolgimento) tempestivo degli enti interessati.

Il presente progetto è preavvisato positivamente a condizione che gli aspetti relativi allo smaltimento e il trattamento delle acque di scarico mancanti siano analizzati, ripresi e integrati nella prossima fase di progettazione (progetto definitivo).

Restiamo naturalmente a disposizione per ev. chiarimenti e per un incontro di discussione.

Gestione dei rifiuti

All'inoltro del progetto definitivo dovrà essere presentato il concetto di smaltimento dei rifiuti di cantiere.

Il concetto, composto da un foglio informativo e da un formulario, è scaricabile dal sito www.ti.ch/rifiuti, rubrica *Sportello*.

I detriti di demolizione devono essere conferiti in una discarica autorizzata per materiali inerti.

I rifiuti non inerti devono essere conferiti presso un'impresa di smaltimento autorizzata.

Il materiale bituminoso di demolizione delle strade deve essere conferito presso un centro di riciclaggio autorizzato.

L'elenco aggiornato delle discariche autorizzate per materiali inerti è scaricabile dal sito www.ti.ch/rifiuti, l'elenco delle imprese di smaltimento autorizzate è consultabile sul sito www.rifiuti.ch, mentre l'elenco degli impianti di riciclaggio dei rifiuti edili minerali è ottenibile presso l'Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati della Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo.

Sezione dello
sviluppo
territoriale

La SST sentiti UPL, UNP e UPD formula le seguenti osservazioni al progetto di riqualifica e di riorganizzazione delle rampe autostradali di Lugano nord.

Il progetto all'esame intende conferire un disegno decisamente urbano alla tratta tra le rotonde Veduggio-Cassarate, Povrò e Val Gersa, in linea con quanto emerso dallo studio di mandati in parallelo del 2012. Trattasi di una scelta condivisibile nel principio, che tuttavia non riesce a convincere per rapporto alle scelte di dettaglio operate, con particolare riferimento alle vasche in cemento armato pigmentato, parzialmente piantumate, adottate come motivo per attuare la riqualifica delle rampe. Sarà tuttavia il concorso la sede per mettere a confronto diverse soluzioni possibili e definire quella che meglio saprà coniugare l'espressione architettonica con le esigenze tecnico-infrastrutturali e di inserimento paesaggistico. Il bando di concorso dovrebbe anche chiedere una proposta per qualificare - nella misura in cui conforme alle esigenze di tecnica del traffico - dal profilo urbanistico e paesaggistico il nodo semaforico all'inizio delle rampe, affinché non resti estraneo alla visione urbanistica d'insieme (deve prevedere appunto di sottolineare il cambiamento), ma diventi effettivamente a scala locale la soglia tra il paesaggio autostradale e il paesaggio urbano. Da parte nostra restiamo a disposizione della Divisione costruzioni per eventuali osservazioni nell'ambito dei futuri approfondimenti, ed in particolare nella stesura del bando di concorso per l'accompagnamento urbanistico al progetto.

Ufficio delle
acquisizioni

Nessuna osservazione

Ufficio dei corsi
d'acqua

Nessuna osservazione

**Ufficio della
caccia e della
pesca**

Attorno allo svincolo di Lugano Nord, lato carreggiata sud-nord, è capitato di ricevere segnalazioni della presenza di ungulati (cervi e caprioli) a lato dell'autostrada e all'interno della sua recinzione. Ancora nel mese di luglio 2017 un cervo è stato investito in autostrada, proprio in zona Lugano Nord, e non si tratta primo incidente che capita in quella tratta. Parlando con il guardacaccia di zona (Giorgio Bonomi) siamo riusciti ad individuare due punti critici in quella zona (vedi cartina trasmessa via email a Matteo Moreni), uno dei quali è nelle vicinanze del progetto in esame. Questa situazione è nota ormai da 3-4 anni. Molto probabilmente gli ungulati riescono ad attraversare la recinzione in zona galleria del treno Ponte Tresa – Lugano quando scendono dai boschi di Breganzona (vedi cartina "passaggio Cervi dal bosco"). Una volta arrivati in zona depuratore si dirigono verso nord per poi entrare nei boschetti in zona la monda. Da questi boschi l'entrata in autostrada risulta facilitata (vedi cartina "passaggio cervi in autostrada"). Vista l'elevata pericolosità della presenza di ungulati sul sedime dell'autostrada, riteniamo opportuno segnalare in questa consultazione la problematica e domandare la disponibilità di analizzarla con due obiettivi: - il primo di individuare i possibili accessi per gli ungulati e più in generale per la fauna selvatica di media-grossa taglia al sedime autostradale in zona svincolo Lugano nord, in modo da predisporre le necessarie misure atte ad eliminare questo pericolo concreto sia per i conducenti che per gli animali; - individuati i principali assi di movimento della fauna di media-grossa taglia, valutare eventuali misure possibili e sostenibili al fine di rendere il comparto maggiormente permeabile e funzionale. Per la fase di cantiere, tenuto conto della presenza di corsi d'acqua piscioli nelle vicinanze, segnaliamo inoltre: - durante i lavori dovranno essere adottate tutte le misure necessarie atte a scongiurare qualsiasi tipo di inquinamento delle acque. -

**Ufficio del
controlling e
dei servizi
centrali
(archivio)**

Nessuna osservazione.

**Ufficio del
demanio**

Preavviso non pervenuto

**Ufficio della
geomatrica**

i piani espropriativi devono essere allestiti da Ugeo

DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI							
REDAZIONE	PROGETTO	VERBA	EM	ACQUO	ACQUO	ACQUO	ACQUO
<p>26 SET. 2017</p>				<p>UCDIR</p>			
Resp.	Emis.					Data	
						8	26.7
LICA	UANS	DA	UCDIR	SG	SAT	UCOSG	

Lugano, 19 settembre 2017

Divisione delle Costruzioni

Area operativa del Sottoceneri

via Franco Zorzi 13

6501 Bellinzona

212 301

Porta Ovest – Riqualifica e riorganizzazione rampe autostradali Svincolo Lugano Nord

Gentili signore, Egregi signori,

con la presente esprimiamo il nostro preavviso sul progetto di massima sottopostoci in data 27 giugno 2017.

Osservazioni generali

Si constata con soddisfazione come il progetto sia coerente con il progetto di fattibilità allestito nel 2014, risultato di ampio consenso trovato nell'ambito della Delegazione delle autorità (DA) che coinvolgeva, oltre la CRTL anche i Comuni toccati e il Cantone. È apprezzato pure il rispetto della tempistica di allestimento annunciata in quella sede.

Il progetto conferma la sua validità generale nel miglioramento della conduzione del traffico tra lo svincolo di Lugano Nord e i nodi di entrata alla Città delle Cinque Vie e della Cappella delle due Mani, sgravando inoltre il collegamento trasversale di via Lepori.

È inoltre possibile realizzare una notevole riqualifica urbanistica degli assi di accesso e proporre importanti miglioramenti per la mobilità lenta.

Si constata inoltre con piacere che è possibile ridurre la superficie delle infrastrutture stradali a beneficio di destinazioni di interesse pubblico (ancora da definire), che vi sono rilevanti benefici dal profilo fonico e che non sembrano esserci punti deboli o effetti negativi.

Aspetti finanziari

Rispetto al progetto fattibilità del 2014 si constatano aumenti per un totale di ca. 18 Mio CHF, dovuti in parte a voci di spesa allora non comprese nel preventivo (espropri, imprevisti, direzione lavori e risanamento manufatti) e in parte all'aggiunta di un tratto di pista ciclabile tra la Cappella delle due Mani e il Liceo di Savosa.

Non si esprimono particolari obiezioni in tal proposito, nella misura in cui si tratta di un affinamento del preventivo che integra tutte le componenti necessarie o vengono proposti dei miglioramenti tangibili al progetto.

Nondimeno la CRTL si permette di rammentare che il progetto Porta Ovest, inserito tra gli interventi prioritari del PAL3, non è contemplato nella Convenzione con il Cantone per la programmazione e il

finanziamento delle opere PTL/PAL per il periodo 2014-2033 e che occorrerà pertanto definire le modalità del suo finanziamento.

La CRTL parte dal presupposto che, conformemente a quanto previsto dal PAL3, essa sia da considerare di rilevanza regionale, con un cofinanziamento da parte di tutti i Comuni del Luganese.

Si ritiene opportuno che questi aspetti vadano affrontati in modo unitario e congiunto per tutte le misure prioritarie del PAL3 (lista A), non appena la Confederazione si sarà espressa in merito alla quota del loro cofinanziamento.

Mobilità lenta e accesso alle zone industriali di Vezia e Cadempino

La CRTL saluta con piacere l'attenzione prestata al tema delle mobilità lenta. Per quanto riguarda il tracciato della pista ciclabile lungo la bretella ovest, si prende atto dell'elasticità del progetto che potrà, se del caso, essere adattato in funzione della soluzione che i Comuni di Vezia e di Cadempino proporranno per l'innesto degli allacciamenti alle loro zone industriali.

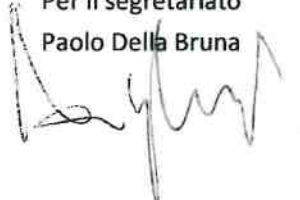
In merito a quest'ultimo tema, si rammenta come la responsabilità pianificatoria e progettuale competa ai due Comuni interessati, così come da loro richiesto e approvato dalla DA.

Fiduciosi di aver dato il nostro contributo per l'avanzamento del progetto, cogliamo l'occasione per ringraziarvi per il lavoro svolto e per esprimervi i nostri migliori saluti.

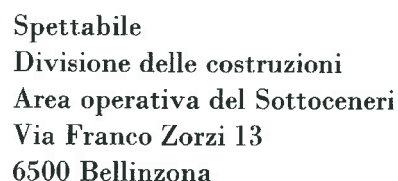
Il Presidente
Giovanni Bruschetti



Per il segretariato
Paolo Della Bruna



Copia: - Municipi dei comuni di Cadempino, Lugano, Massagno, Savosa e Vezia
- Membri CRTL



6943 Vezia, 19 settembre 2017

Riqualifica e riorganizzazione rampe autostradali – Svincolo Lugano Nord

abbiamo esaminato l'incarto riguardante il progetto di massima per la riqualifica e la riorganizzazione delle rampe autostradali dello svincolo Lugano Nord e formuliamo le seguenti osservazioni.

Come correttamente indicato nella relazione tecnica del 5 maggio 2017 lo studio “Porta Ovest”, volto a riqualificare l’intero comparto territoriale, che interessa i Comuni di Cadempino, Lugano, Massagno, Savosa e Vezia, ha avuto inizio nel 2012.

I vari aggiornamenti che si sono susseguiti negli anni hanno permesso di correggere quasi tutti i punti critici che sono emersi. Con le presenti osservazioni riproponiamo alcuni aspetti, già sollevati in precedenza, sui quali manteniamo le nostre perplessità.

L'impianto semaforico posizionato tra il cavalcavia Prato dei Galli e il cavalcavia al Ronco, a nostro parere non ha alcuna utilità. Lo stesso nelle ore di punta potrebbe addirittura peggiorare la situazione attuale del traffico, che è già oggi fortemente problematica.

Siamo invece d'accordo con la variante che prevede la sostituzione del nuovo impianto semaforico nei pressi della rotatoria Veduggio – Cassarate, con una rotonda (pag. 24), perché non ostacolerebbe il prospettato accesso alle zone industriali/artigianali di Vezia e Cadempino (vedi punti seguenti).

La prevista pista ciclabile interessa direttamente la via ai Lotti, che si congiunge con via Ressiga. Quest'ultima è attualmente l'unica strada percorribile per raggiungere la zona artigianale di Vezia e viene anche utilizzata da numerosi veicoli proveniente dalla zona industriale di Cadempino.

I dati rilevati recentemente, attraverso un censimento del traffico (vedi allegato), dimostrano che il traffico parassitario su questa strada, densamente abitata, è molto intenso e va a riversarsi sulla rotatoria nei pressi del Liceo Lugano 2.

Riteniamo pertanto problematica, in questa zona, la convivenza tra traffico ciclabile e veicolare.

Nella documentazione non abbiamo trovato alcun accenno allo svincolo industriale di Vezia e Cadempino.

I nostri due Comuni, in collaborazione con i servizi cantonali preposti, stanno studiando un progetto per creare un collegamento diretto alle rispettive zone industriali/artigianali, che prevede di utilizzare l'attuale svincolo del cantiere AlpTransit in entrata e le seguenti due opzioni (da valutare) per l'uscita,:

- a) il collegamento diretto alla rampa, all'altezza del cavalcavia "Prato dei Galli", direzione Povrò/Cinque Vie;
- b) la soluzione denominata "toboga", proposta dal Dipartimento del Territorio, come alternativa.

L'opzione a) ha un costo contenuto, ma è osteggiata, perché provocherebbe un aumento del traffico sullo svincolo Lugano Nord.

L'opzione b), sulla quale AlpTransit si è già espressa negativamente, è difficilmente sostenibile dal profilo finanziario. Questa soluzione entrerebbe sicuramente in conflitto con la vicina linea ferroviaria e con l'adiacente stabile di tecnica ferroviaria, inoltre sarebbe problematica dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico.

Riteniamo che il problema sollevato dalle AIL SA, dovuto al transito attraverso le zone di protezione S2 e S3 del pozzo di Manno, sia risolvibile con delle misure tecniche attuabili anche dal punto di vista finanziario.

Siamo convinti che l'opzione a), considerata nel complesso viario dell'intero comprensorio, non provocherebbe un aumento del traffico, ma una diversa ripartizione dello stesso, perché:

- i veicoli che transitano su via ai Lotti si riversano già oggi nella zona;
- il traffico proveniente dalla zona industriale di Cadempino avrebbe una notevole diminuzione, che interesserebbe anche i 23'000 passaggi medigiornalieri, rilevati recentemente sulla strada cantonale che attraversa il comune di Vezia.

Non riteniamo che la rotatoria di Vezia abbia un effetto filtro, come sostenuto a pag. 41.

Via Lepori

La soluzione proposta a pagina 52, che prevede la riorganizzazione del nodo della Cappella delle due Mani, ed in particolare la chiusura al traffico del collegamento tra questo incrocio e via Lepori, è inaccettabile.

In questo modo si caricherebbe ulteriormente la zona del Liceo Lugano 2.

Auspichiamo che l'ottima collaborazione con i servizi cantonali possa proseguire, in modo da trovare delle soluzioni adeguate e sostenibili dal profilo finanziario, che permettano di risolvere le varie criticità e la realizzazione di un collegamento diretto alle zone industriali di Vezia e Cadempino.

Cordiali saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:



Bruno Ongaro



Il Segretario:



Milko Pastore

CITTÀ DI



LUGANO

MUNICIPIO

Lugano, 24 ottobre 2017 HUM/hst
centro inf.: 7000.0
ris. mun.: 19/10/2017

Posta A
Spettabile
Divisione delle costruzioni
Area operativa del Sottoceneri
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

Oggetto: Porta Ovest - Progetto di massima per la riqualifica e la riorganizzazione rampe autostradali Svincolo Lugano Nord - Osservazioni

Egregi signori,

il Municipio ha preso atto del Progetto di massima per la riqualifica e la riorganizzazione delle rampe autostradali allo svincolo di Lugano Nord, nel quadro del progetto Porta Ovest.

In generale, si osserva con soddisfazione che l'impostazione progettuale risulta coerente con le risultanze del precedente studio di fattibilità e dei successivi approfondimenti, e si conferma che il Municipio ritiene lo stesso interessante e valido, sia per quanto attiene alla semplificazione dell'accesso alla Città, sia per le importanti opportunità di riqualifica urbanistica, in particolar modo alle Cinque Vie ed alla Cappella delle due mani, ma anche nel tratto di Via Lepori che congiunge questi snodi e sul Pian Povrò.

Sono pure giudicati particolarmente interessanti gli importanti miglioramenti della mobilità lenta legati al progetto, la riduzione delle superfici stradali con importanti potenziali di riqualifica ed uso qualificato delle aree.

Sugli aspetti tecnici si esprime quindi un preavviso favorevole al progetto.

Si constata come la pista ciclabile lungo la bretella ovest sia stata progettata permettendo una certa "elasticità" del proprio tracciato, in modo da poterlo eventualmente **adattare** in funzione della soluzione che i Comuni di Vezia e di Cadempino proporranno per l'innesto degli allacciamenti alle loro zone industriali.

In proposito va osservato come questi allacciamenti industriali dovranno in ogni caso rispettare i vincoli posti dalle zone S2 e S3 di captazione esistenti.

Su questo aspetto, legato ad una competenza dei Municipi di Vezia e Cadempino, chiamati ad elaborare una specifica variante dei propri PR, il Municipio si esprimerà con lettera separata all'indirizzo degli stessi Enti pianificanti.

Si prende atto che gli aspetti finanziari, così come la ripartizione dei costi legati all'opera saranno oggetto di esame di dettaglio nel corso della successiva fase del progetto definitivo, allorquando anche la Confederazione si sarà espressa in merito al cofinanziamento nel quadro del PAL3.

In proposito, va ricordato che l'opera, inserita nel PAL3, non è contemplata nella convenzione con il Cantone per la programmazione ed il finanziamento delle opere PTL/PAL per il periodo 2014-2033 e che occorrerà pertanto definire e concordare le modalità del suo finanziamento.

In ogni caso, si ritiene che, conformemente a quanto previsto dal PAL, essa sia da considerare di importanza regionale, e quindi con un cofinanziamento da parte di tutti i Comuni del Luganese. Si chiede che la tematica sia affrontata nel dettaglio non appena la Confederazione si sarà espressa in merito alla quota del cofinanziamento federale.

Con stima

PER IL MUNICIPIO

<p>Il Sindaco:</p> <p style="text-align: center;">Avv. M. Borradori</p>	<p>Il Segretario:</p> <p style="text-align: center;">R. Bregy</p>
---	---

C.p.c.:

- Commissione dei trasporti del Luganese (CRTL), CP 4046, 6904 Lugano
- Municipio di Massagno;
- Municipio di Massagno;
- Municipio di Vezia;
- Municipio di Cadempino;
- Divisione Pianificazione, ambiente e mobilità;
- Divisione Finanze.



Funz. incaricato: Segretario comunale
Tel: 091 966 93 94
Fax: 091 967 12 03
E-mail: segretario@cadempino.ch

DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI						
DCstr	ASCa	EM	ACcep	ACdir	PA	
Evasione					DCdir	
Resp.	Data				Vista	Data
UCA	LIAMS	DA	DSTM	SG	SAI	UCOSC

Spettabile
Divisione delle costruzioni
Area operativa del Sottoceneri
Via F. Zorzi 13
6501 Bellinzona

Cadempino, 27 ottobre 2017

2112.301

Progetto Porta Ovest – Progetto di massima per la riqualifica e la riorganizzazione rampe autostradali Svincolo Lugano Nord - Osservazioni

Egregi signori,

Il Municipio di Cadempino ha preso visione e analizzato il progetto di massima per la riqualifica e la riorganizzazione delle rampe autostradali allo svincolo di Lugano Nord, nel quadro del **progetto** Porta Ovest che è stato posto in consultazione da parte del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni presso i Comuni interessati territorialmente dall'intervento.

In questo senso formuliamo il nostro sostegno al progetto elaborato e siamo sicuri che le osservazioni che i comuni andranno a formulare in questa fase di consultazione saranno riprese nelle successive fasi di progettazione e, questo, ancor prima della fase pubblicazione dell'intero progetto.

Il comune di Cadempino, da un punto di vista **territoriale**, è toccato solo marginalmente dall'intervento. Questo avviene alla sua estremità sud in corrispondenza dello svincolo autostradale. Da un punto di vista del riordino viario e di mobilità lenta, per **contro**, il progetto ha una particolare valenza regionale e, questa, anche per il nostro Comune. L'interesse di tutti è quello di ottimizzare e di potenziare, rendendoli più fruibili all'utenza della regione, i collegamenti viari e di mobilità lenta da e per il polo urbano.

Non riteniamo in questa sede di dover riprendere le diverse tematiche relative al **concetto** d'intervento stradale, già formulate durante le diverse riunioni del Gruppo tecnico e della Delegazione delle Autorità, e che, per altro, sono contenute in massima parte nel **documento** messo in consultazione. Il progetto, in questo senso, ci soddisfa nella sua visione globale e implementa le **richieste** formulate dai comuni durante tutto il "percorso" di progettazione.

Il Municipio di **Cadempino** vuole però ribadire due temi cari all'esecutivo e che devono essere tenuti in considerazione nelle successive fasi di **progettazione**:

1. Collegamento alla bretella "Porta ovest" ZI/AR – entrata e uscita

A prescindere delle problematiche sorte nell'ambito dello studio di fattibilità per l'aggancio della zona ZI/AR di Cadempino e Vezia (preavviso servizi cantonali allo studio pianificatorio Planidea, attraversamento zone di protezione pozzo AIL), **il Municipio di Cadempino ribadisce la ferma volontà di creare l'attacco alla bretella "Porta ovest" per la sua zona industriale ZI.** La progettazione, in tutti i suoi elementi stradali (strada, ciclopista, arredo, ecc...) dovrà garantire la fattibilità di questo intervento;

2. Pista ciclabile – attraversamento sottopassi autostradali

La proposta tecnica di condivisione del sedime stradale esistente (larghezza oggi limitata) tra strada e futura ciclopista dovrà garantire la viabilità da e per le zone ZI e AR di Cadempino e Vezia. **Una futura "penalizzazione" della viabilità da e per le zone ZI/AR di Cadempino e Vezia non potrà essere accettata dal Municipio di Cadempino.** Soluzioni tecniche alternative, al prospettato semaforo, possono essere studiate e adottate.

Cogliamo in questa sede l'occasione di ringraziare tutti gli attori che hanno operato su questo importante progetto per la fattiva collaborazione dimostrata durante tutto il percorso progettuale.

Auspichiamo inoltre tempi celeri di approvazione ed esecuzione del progetto in modo da dare concretezza a quanto prodotto durante questo periodo di pianificazione/progetto.

Restiamo volentieri a disposizione per le ulteriori fasi progettuali.

Con l'occasione vogliate gradire i nostri più cordiali saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

M. Lehner

Il Segretario:

R. Sorci





DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI							
Progr.	Descr.	Area	EN	Adm.	Adm.	Adm.	Adm.
Evolution		mc		29 SET. 2017			
Rapp.	Descr.			Dedif		Dati	
UCA	UAMS	DA	DSTM	SG	NAI	UCOSC	

Lodevole

Dipartimento del Territorio

Divisione delle Costruzioni

Area operativa del Sottoceneri

Via Franco Zorzi 13

6501 Bellinzona

2112.301

Ris. Mun. 25.09.2017

Massagno, 28 settembre 2017 LB / cla

Porta Ovest – Riqualifica e riorganizzazione rampe autostradali Svincolo Lugano Nord

Gentili signore, Egregi signori,

con la presente esprimiamo, come da vostra richiesta, la posizione del Municipio di Massagno riguardo il progetto di riqualifica e di riorganizzazione delle rampe autostradali Lugano Nord, sottopostoci in data 27 giugno 2017.

Osservazioni generali

Si constata dapprima con soddisfazione come il progetto sia coerente con le risultanze dello studio di fattibilità allestito nel 2014, risultato di ampio consenso politico-istituzionale trovato nell'ambito della Delegazione delle autorità (DA) che coinvolgeva, oltre ai Comuni toccati, anche il Cantone e la Commissione regionale dei trasporti CRTL. e come sia stata rispettata la tempistica di allestimento annunciata in quella sede.

Il progetto conferma la sua validità generale nel miglioramento della conduzione del traffico tra lo svincolo di Lugano Nord ed il polo urbano del Luganese, premessa per un intervento di riqualifica dei nodi delle Cinque Vie e della Cappella delle due Mani.

L'intervento permette inoltre di sgravare il collegamento trasversale fra questi nodi lungo via Lepori, strada che ricordiamo è definita nel Piano regolatore di Massagno "quale strada di servizio" e che potrà così essere oggetto di importanti interventi di moderazione, non da ultimo in vista dei progetti edilizi che la lambiscono.

Si prende inoltre atto con piacere come sia possibile realizzare una riqualifica urbanistica degli assi di accesso, proporre importanti miglioramenti per la mobilità lenta, il tutto con rilevanti benefici dal profilo fonico, la riduzione della superficie delle infrastrutture stradali a beneficio di destinazioni di interesse pubblico.

Aspetti finanziari

Rispetto al progetto fattibilità del 2014 si constatano aumenti per un totale di ca. 18 Mio CHF, dovuti in parte a voci di spesa allora non comprese nel preventivo (espropri, imprevisti, direzione lavori e risanamento manufatti) e in parte all'aggiunta di un tratto di pista ciclabile tra la Cappella delle due Mani e il Liceo di Savosa.

Non si esprimono particolari obiezioni in tal proposito, nella misura in cui si tratta di un affinamento del preventivo che integra tutte le componenti necessarie o vengono proposti dei miglioramenti tangibili al progetto.

Si rammenta in tutti i casi che il progetto, in tutte le sue sfaccettature, rappresenta un'opera di interesse regionale codificata nel Programma di agglomerato del Luganese (PAL) e che i costi derivanti dagli investimenti prospettati non dovranno per nessuna ragione andare a cadere sui singoli Comuni (e quello di Massagno in particolare) se non nel quadro degli accordi finanziari complessivi legati all'attuazione del PAL3 (accordi ancora in divenire). In questo senso, il preavviso favorevole dello scrivente Municipio è vincolato a tale condizione.

Benefici territoriali

Si rileva con piacere come il progetto permetta di ridurre la superficie destinata alle infrastrutture stradali, con la possibilità di un uso qualificato di queste aree dismesse (ca. 4'000 mq presso il "ricciolo" di accesso all'autostrada "Atlantide", ca. 1'500 mq a sud-ovest del Centro sportivo Valgersa e ca. 2'000 mq nell'angolo nord-est del pratone Povrò).

Il Municipio di Massagno, comproprietario del Centro sportivo Valgersa, segnala la volontà di procedere sin da subito all'approfondimento della futura destinazione di questi sedimi, nell'interesse dello sviluppo del polo sportivo regionale della Collina Nord dell'agglomerato urbano del Luganese e chiede di poter intavolare da subito una discussione con rappresentanti dell'Autorità cantonale preposti a questo tema.

Modulo urbanistico – Sistemazione Cappella delle due Mani / Cinque vie / via Lepori

Si prende infine atto della conferma che il modulo della riqualifica delle rampe autostradali, di competenza cantonale, porta benefici all'intero sistema della viabilità del comparto della Collina nord, indipendentemente dalle scelte che potranno essere prese in merito alla gestione del traffico su via Lepori e la relativa riqualifica dei nodi di accesso urbano.

A questo proposito segnaliamo di voler sottoporre in tempi brevi al nostro Consiglio comunale una richiesta di credito per avviare i necessari approfondimenti tecnico-urbanistici, che saranno portati avanti con il necessario coinvolgimento, oltre ai Comuni di Lugano e di Savosa, anche dell'Autorità cantonale.

Fiduciosi di aver dato il nostro contributo per l'avanzamento del progetto, cogliamo l'occasione per ringraziarvi per il lavoro svolto e per esprimervi i nostri migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco:  Arch. Giovanni Bruschetti

Il Segretario:  Marco Poretti



Copia: - Municipi dei comuni di Cadempino, Lugano, Savosa e Vezia
- CRTL, CP 4046, 6904 Lugano



Comune di Savosa

Via Cantonale 10 – 6942 Savosa

contatto | Fiorenzo Ghielmini
telefono | 091/960.19.77
e-mail | utc@savosa.ch

Ufficio tecnico comunale

Lodevole
Dipartimento del Territorio
Divisione delle costruzioni
Area operativa del Sottoceneri
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

Savosa, 11 ottobre 2017 / FGH

Porta Ovest - Riorganizzazione rampe autostradali Lugano Nord

Egregi signori,

Il Municipio di Savosa, come da vostra richiesta, ha preso visione del progetto di riorganizzazione delle rampe autostradali Lugano Nord ed esprime le seguenti considerazioni:

In generale

Il Municipio condivide la volontà di declassare le bretelle autostradali di Lugano Nord.

La riorganizzazione viaria offre l'opportunità di riqualificare l'area di accesso Ovest dell'agglomerato del Luganese, conferendogli un aspetto più urbano e attrattivo, con un migliore impatto paesaggistico e integrando in rete una funzionale pista ciclabile.

Dal punto di vista della mobilità individuale il progetto offre risvolti positivi per quanto attiene la razionalizzazione e la semplificazione degli accessi. Le ridimensionate gerarchie stradali, con una connotazione più da "viale urbano" conferiscono a tutto il comparto un aspetto più piacevole ed accogliente.

Si prende atto con piacere che lo scenario viabilistico previsto nel 2030, a seguito dello sdoppiamento e al declassamento delle bretelle, rappresenta una miglioria dal punto della circolazione e dell'impatto fonico.

Aspetti critici

Il Municipio di Savosa manifesta le sue perplessità sulla regolamentazione tramite un nuovo impianto semaforico dello sdoppiamento delle bretelle; a tal proposito si invita il Dipartimento ad approfondire possibili soluzioni alternative.

Modulo urbanistico Cappella delle due Mani - Cinque vie - via Lepori

Il Municipio di Savosa manifesta la sua preoccupazione per quanto riguarda le forti criticità viabilistiche che il modello del traffico evidenzia in corrispondenza al nodo Cappella delle due Mani.

A tal proposito si rendono necessari degli approfondimenti per poter chiarire il più presto possibile la nuova impostazione viaria di competenza dei tre Comuni coinvolti.

Finanziamento

Il Comune di Savosa ritiene la riorganizzazione delle rampe autostradali Lugano Nord un'opera di valenza regionale i cui costi vanno ripartiti secondo la chiave di riparto stabilita dal Programma di agglomerato del Luganese.

Nella speranza che le nostre osservazioni possano contribuire all'affinamento del progetto, ci è gradita l'occasione per porgervi, egregi signori, distinti saluti.

Il Sindaco:

R. Schärer

Per il Municipio

Il Segretario:

C. Barelli



Copia a: CRTL, Casella Postale 4046, 6904 Lugano



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA

CH-6500 Bellinzona, USTRA

Posta A

Divisione delle costruzioni
Palazzo amministrativo 3
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI							
DE	EN	ASCo	ENI	ADW	AD	PRE	
2.10	2.10						
Evidenze				DCdir			
Resp.	Dir.	mc			Dir.		
		- 2 OTT. 2017					
UCA	UAMS	DA	DSTM	SG	SAI	UCOSC	

Vs. rif.: 961/mom/mo
Ns. rif.: Q394-1000/Caf
Referente: Francesco Caggia
Bellinzona, 29 settembre 2017

211.301

Progetto no. 211.301

**Riqualifica e riorganizzazione rampe autostradali - Svincolo di Lugano Nord
Comune di Vezia, Savosa, Massagno e Lugano – Progetto di massima**

Gentili signore, egregi signori,

con lettera del 24 agosto 2017 ci avete inviato alcuni documenti del Progetto di massima riferito alla "Riqualifica e riorganizzazione rampe autostradali – Svincolo Lugano Nord" con la richiesta di inviarvi le nostre osservazioni tecniche.

Da parte nostra non abbiamo nulla in contrario al progetto e dal punto di vista tecnico non abbiamo osservazioni.

Gli aspetti finanziari potranno essere definiti con il progetto definitivo e la relativa stima dei costi per le opere che, fino alla data degli accordi stabiliti con l'UH-Peri, erano di proprietà della Confederazione. La partecipazione ai costi di riparazione / risanamento riconosciuti da USTRA ammontano al massimo al 50 % dei costi finanziabili. Vi segnaliamo che tra questi non potranno rientrare:

- la pista ciclabile,
- gli oneri espropriativi,
- l'impianto semaforico,
- la nuova rotonda Val Gersa,
- ed altre opere da definire nel dettaglio.

Ufficio federale delle strade USTRA
Francesco Caggia
Via C. Pellandini 2, 6500 Bellinzona
Tel. +41 58 469 68 40, fax +41 58 469 68 90
francesco.caggia@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Restiamo volentieri a disposizione per chiarire i costi finanziabili sulla base del progetto definitivo.

Cordiali saluti.

Divisione Infrastruttura stradale Est
Filiale di Bellinzona

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'F. Caggia', with a long horizontal stroke extending to the right.

Francesco Caggia
Responsabile del settore
Gestione dei progetti Sud