



L'area interessata dal progetto. Sullo sfondo la masseria Gerbone, che l'OTAF ha quasi terminato di ristrutturare.

©CDT/GABRIELE PUTZU

Sul semisvincolo adesso tocca a Vezia

PORTA OVEST / Consiglio comunale chiamato a decidere se finanziare o meno l'apertura al traffico della rampa realizzata nell'ambito del cantiere AlpTransit - Per il Municipio è un'opera decisiva per sgravare le strade che transitano per il comune dal traffico parassitario: in questo senso si prevedono benefici per tutto il comparto

Federico Storni

Il Gran Consiglio un mesetto fa ha stanziato i fondi necessari per realizzare la cosiddetta Porta Ovest, ovvero per la riqualificazione delle bretelle autostradali che collegano la valle del Vedeggio a Massagno e Lugano. Un'opera importante, che interessa una vasta area e che è praticamente pronta per andare in cantiere, anche se c'è chi invita a frenare (si veda l'opinione a lato). Al suo interno, più per opportunità che per altro, vi è anche la riqualificazione della rampa usata per accedere all'area di cantiere AlpTransit affinché possa essere utilizzata come una bretella d'accesso alla zona industriale di Vezia. «L'opera scriveva il Consiglio di Stato non riveste carattere di interesse regionale». Tuttavia, «vista la preesistenza e l'eccezionalità delle interfacce con il progetto cantonale, il Cantone e il Comune di Vezia hanno pattuito l'assunzione paritetica al 50% dei costi». E se il Cantone la sua parte l'ha sbloccata, ora tocca a Vezia fare altrettanto: il relativo messaggio municipale è stato pubblicato negli scorsi giorni.

Perché il Municipio lo vuole

I consiglieri comunali di Vezia sono dunque chiamati a esprimersi su questo singolo punto della Porta Ovest, e non sul progetto nella sua interezza, stanziando al contempo la quota parte di 450.000 franchi necessaria per i lavori. A mente del Municipio l'opera è fondamentale per combattere il traffico parassitario: nella zona industriale hanno sede «imprese di costruzioni, aziende di scavi e trattamento di inerti, carpentieri-copritetto, falegnami, ma anche di spazi per attività amministrative, economiche e di servizi. Tutte queste attività generano un notevole traffico: addetti, clienti e trasporti di materiale con automezzi anche pesanti, che hanno tutti la necessità di buoni collegamenti viari». Collegamenti che allo stato attuale sono carenti e causano fastidi alla popolazione di Vezia. «I pochi accessi dovuti alla cesura fra la parte collinare e la pianura - separati da ferrovia e autostrada - non sono soddisfacenti: tutte le strade sono interessate da un traffico parassitario indesiderato e fastidioso per i residenti di una densa zona abitativa, che si propaga per tutta la regione adiacente; gli utenti sono invece confron-

Preventivo 2025

Disavanzo milionario all'orizzonte

Ma non sorprende

Non c'è solo il semisvincolo sui banchi del Consiglio comunale di Vezia. Il gremio è chiamato a esprimersi anche sul Preventivo 2025 del Comune, che prevede un disavanzo d'esercizio di oltre un milione di franchi. Un dato «non causale e in parte atteso», scrive il Municipio, e dovuto «da un aumento delle spese per ammortamenti e interessi derivanti dagli importanti investimenti in corso». Non aiuta la crescita delle spese di trasmerimento, cioè i versamenti che il Cantone chiede al Comune. Esse sono aumentate, spiega l'Esecutivo, anche perché sono calcolate sul gettito del 2021, un anno in cui Vezia ha beneficiato di maggiori entrate d'imposta per un singolo conguaglio arretrato (dunque non ripetibile). Viene infine proposto il mantenimento del moltiplicatore politico d'imposta all'85%.

tati con strade dal calibro limitato e curve strette, difficoltà di incrocio e lunghi tempi di percorrenza». Una situazione destinata inoltre a peggiorare da questo punto di vista, perché se la zona industriale è da tempo saturata, nei pressi l'OTAF sta restaurando la masseria Gerbone, cosa che oltre a recuperare uno storico edificio genererà ulteriore traffico.

Vantaggi per la sicurezza

In questo senso, per il Municipio di Vezia il prospettato semisvincolo è manna dal cielo, una soluzione attesa da anni. Con esso l'accesso alla zona industriale avverrà dall'autostrada e le strade che attraversano il comune ne saranno sgravate. Vi sarebbero poi «benefici importanti» anche per i Comuni del comprensorio («per la notevole diminuzione del traffico parassitario») e dal punto di vista della sicurezza. Le FFS e gli enti di primo soccorso, ad esempio, vedono di buon occhio l'opera perché rende più facile l'intervento in caso di emergenze. Ora tocca al Consiglio comunale approvare o respingere, probabilmente già entro fine anno. Dovesse dire «no», è possibile che il semisvincolo non si farà.

L'OPINIONE /

CRISTINA ZANINI BARZAGHI*

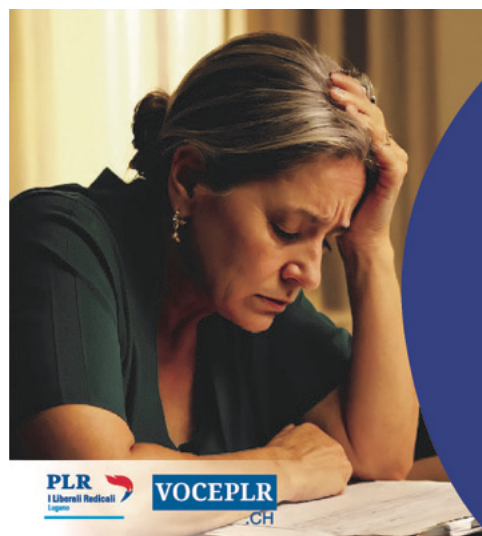
PORTA OVEST, BISOGNA RALLENTARE

Sugli investimenti cantonali non sembra esserci a Bellinzona la volontà di fare delle scelte, eppure ci sono opere che potrebbero essere rallentate e ottimizzate. Nella sessione del Gran Consiglio di settembre è stato votato senza battere ciglio il credito di circa 50 milioni per il declassamento delle bretelle autostradali di Lugano Nord (la cosiddetta Porta Ovest). Purtroppo questo grande progetto non porterà benefici né al traffico né al paesaggio: non si riducono gli ampi spazi autostradali, si mantengono le due trincee esistenti che sono una cesura nel paesaggio, non si permette la condivisione fra auto, bici, pedoni e trasporti pubblici. Si propone il cambiamento da doppia corsia unidirezionale a strada a due sensi, la realizzazione di due rotonde di cui una esistente, uno strano semaforo in rettilineo che funziona come uno scambio di treno, un impianto di smaltimento acque molto impattante nel vigneto della vicina fattoria, e un collegamento inefficiente della zona industriale di Vezia che funziona solo in una direzione.

Non penso che sia sensato spendere 50 milioni per cambiare così poco; soprattutto non credo che questo sia il migliore progetto possibile. In questo comparto a cavallo dei Comuni di Savosa, Vezia, Massagno e Lugano si trovano il liceo di Lugano 2, la pregiata area agricola di Povrò, i centri sportivi Valgersa e A-Club, molte abitazioni e spazi commerciali. Se «le strade sono le abitazioni della collettività» - come ricorda il professor Vittorio Magnago Lampugnani - bisogna relazionarle ai dintorni e soprattutto progettare né più né meno come gli edifici pubblici con concorsi di progettazione interdisciplinari. Solo così è possibile confrontare diverse soluzioni coinvolgendo di tutti gli enti interessati. Oltre queste pratiche sono frequentemente utilizzate. Anche Massagno e Lugano hanno già fatto qualche anno fa un concorso per definire il futuro degli spazi pubblici di via Lepori fra le Cinque Vie e la Cappella Due Mani con ottimi risultati.

Perché non farlo anche per le due bretelle? Il DT e la Città di Lugano hanno già le necessarie competenze in casa. Uno stop temporaneo per fare una procedura di questo tipo è ancora possibile. Si potrebbe così trovare un progetto meno costoso e meno impattante sulle zone agricole e viticole adiacenti (le ultime ancora presenti ai margini della città), con spazi stradali ben integrati nel paesaggio e soprattutto più efficaci per le percorrenze di traffico privato, pubblico, e dolce. Perciò spero che i Comuni interessati esaminino nuovamente la questione in modo più approfondito e si attivino celermente assieme alla CRT presso il Cantone chiedendo di rivalutare l'intero progetto sia dal punto di vista viario, urbanistico e paesaggistico.

*granconsigliera PS, ingegnera civile



dal 15 ottobre sino al 28 novembre
il PLR LUGANO vi aiuta gratuitamente,
con alcuni suoi consulenti assicurativi, a valutare
concrete possibilità di risparmio sui costi della vostra cassa malati

Vi aspettiamo tutti i martedì e giovedì,
dalle 17.30 alle 19.30, presso la sede del PLR Lugano
in via Luigi Canonica 7

Importante: portate con voi copia della polizza assicurativa cassa malati