

Circonvallazione Si allunga la coda Bernina

Zali replica alle accuse di rallentare il progetto per il Malcantone: «Non è congelato, studiamo alternative»
Il Cantone discuterà direttamente con Agno, Bioggio e Muzzano - La Commissione dei trasporti è seccata

GIULIANO GASPERI e JOHN ROBBIANI

Il consigliere di Stato Claudio Zali è tornato a parlare della circonvallazione Agno-Bioggio. Lo ha fatto con una presa di posizione ufficiale che da un lato conferma e precisa la posizione del Dipartimento del territorio (DT) in merito al progetto - tracciato da modificare nella sua parte centrale perché troppo invasivo - dall'altro annuncia un modus operandi che genererà scose politiche nel distretto: «Stiamo discutendo le possibili soluzioni alternative coinvolgendo direttamente i Comuni interessati: Agno, Bioggio e Muzzano». Nessun riferimento ad altri enti regionali, non tanto la Conferenza dei sindaci del Malcantone (che Zali ha dichiarato «non riconosceremo» e che la scorsa settimana aveva invitato l'intero Luganeso a congregate per protesta gli antichi, 10 milioni fanno) che il distretto versa a Cantone per la realizzazione delle opere, piuttosto la Commissione regionale dei trasporti (CRT), che ha seguito dall'inizio il progetto, che ufficialmente non è stato informato fino a ieri e che, infatti, non l'ha preso bene.

Ma torniamo al merito della questione. Zali riconosce che il progetto approvato dal Parlamento è stato preceduto da 25 anni di discussione, ma «sia durante la fase di consultazione, sia all'esame dell'attuale soluzione emersa dalle critiche che devono essere appianate». In particolare, il percorso prevede un doppio attraversamento del Veduggio e la deviazione in due della frazione Mullini di Bioggio. Nonostante ciò, il ministro sottolinea che l'opera «non è stata in alcun modo congelata o rallentata», aggiungendo il suo iter. «Restano i dubbi sulla tempestività (domanda aperta: il Gran Consiglio dovrà stanziare un nuovo credito o si potrà usare quello già a disposizione conseguita per un progetto diverso?), tuttavia Zali fa notare che correggendo il progetto a questo stadio si risparmierebbe tempo più avanti, nella fase di pubblicazione del piano. Detto questo, il direttore del DT tiene a tranquillizzare gli abitanti ormai sfiniti dalle arrabattature per il traffico. «La questione della non sostenibilità della situazione rimane una priorità e la circonvallazione è un progetto sostenuto dal DT, unitamente al consorzio dei trasporti del pubblico, a piani di mobilità aziendale e alla lotta ai possibili abusivi».

«Non ne ha voluto parlare»
Ritorniamo sugli aspetti politici. Ieri, a Bioggio, si è riunita, presente anche Zali, la Delegazione delle autorità del Programma d'aggiornamento del territorio (PATT) di Agno-Bioggio (PAL2) ma della circonvallazione



non si è parlato. Effettivamente rientrava nel PAL2, ma il presidente della Commissione regionale dei trasporti Giovanni Bruschetti, anch'egli all'incontro, non ha gradito la risposta applicativa dell'ordine del giorno. «Poteva essere anche l'occasione per il Dipartimento per fare il punto attorno all'attuale stato di progettazione della Agno-Bioggio e informare così la Delegazione della CRT, ma così non è stato. E questo nonostante la nostra proposta di poter stemperare le polemiche in atto e allestire una presa di posizione congiunta finalizzata a un chiarimento circa possibili varianti dell'attuale tracciato». Detto questo, la Commissione guarda con seria preoccupazione al proseguo dei lavori autorizzati al progetto e confidando con le sommarie intenzioni dipartimentali finora solennemente annunciate, ne attende gli sviluppi pretendendo, indipendentemente dai tracciati e dalle varianti ipotizzate finora unilateralmente, una tempestività di attuazione e di esecuzione seria e concreta. In questo caso, confermato o rinnovato in linea con le grandi aspettative e le lunghe attese dei Comuni,



NON FINISCE MAI Continuano le discussioni, restano i problemi. I riflettori sull'attesa circonvallazione rimangono così. (fotogrammi e Foto Cnir)®

L'OPINIONE
MARCO JERMINI*
PAL2: DAL MINISTRO UN CONFORTO A NOI REFERENDISTI

Zali ha preso posizione sulla circonvallazione Agno-Bioggio. Ha illustrato come sia possibile, volendolo, accantonare una variante scaglionata. Scaglionata perché il tracciato prevede un doppio passaggio sul Veduggio, lo sventramento di un abitante, un lunghezza di 700 metri e un costo di 20 milioni superiore a una variante più diretta. Scaglionata perché il tracciato più lungo porrebbe con sé ogni anno 6 milioni di chilometri in più da percorrere a 9 milioni di auto che passano da lì. Non aggiungiamo che la Confederazione non scure nulla e manca vi diciamo quanti inquinanti in più verrebbero immessi nell'aria e quanti bambini e anziani si ammalerrebbero: si sono estesi i ragioni per proporre qualcosa di meglio. Zali ribatte ai sindaci malcantonesi, invitandoli ad accettare, senza polemiche e in uno spirito unicamente costruttivo, anche perché nel lungo tempo trascorso dall'inizio del progetto le circostanze sono cambiate. Dall'attualità, alcune considerazioni. È cambiato, in meglio, il modo di affrontare i temi ambientali da parte del Dipartimento del territorio. Non si può concordare con Anna Bissolati, che ha detto: «Da un po' di speranza ritrovare nelle proposte di Zali diversi progetti tra quelli pensati dalla sinistra e dagli ambientalisti». I fondovegni nel Luganeso, Veduggio incluso, sono preziosi e oggetto di pressioni enormi: non possiamo andare né sulla salute né sulla sicurezza. Il ministro ha usato a Lugano per criticare il PAL2. Contro il credito di 102 milioni per le opere di questo piano, compresa la Agno-Bioggio, i rosso/verdi (ma anche qualche intellettualmente onesto di altro partito) si lanciarono con successo un referendum basato sugli stessi argomenti usati ora da Zali: rapporto costi-benefici scaglionato, con impatto ambientale insufficiente a lungo termine, troppo ingiusta politica di far contare tutti. Ripetuto 2 punti del mio intervento in Consiglio comunale a sostegno del rapporto di minoranza, poiché vedo elementi simili nell'approccio attuale da parte del DT: nel rapporto della Confederazione sul PAL2 le critiche abbondano. La scelta più critica è quella della circonvallazione di Agno-Bioggio. Berna considera insufficiente il progetto e un elemento grado di qualità è insufficiente perché presenta il rischio di un trasferimento dai trasporti pubblici al traffico motorizzato privato e conclude in modo drastico dicendo che l'opportunità di realizzare una strada di circonvallazione dovrà essere riesaminata. In poche parole Berna ci ha detto che si spende per nulla e che se si vogliono soldi dovrà essere presentata una soluzione con un elevato grado di qualità e benefici e rispetto delle aree paesaggistiche. Gli stessi fautori del PAL2 dicono: «Il consenso politico fra i Comuni è stato trovato dopo un processo difficile». Non. La maggioranza non l'ha, il castello caduto, i tempi per ricostruirlo lunghissimi. Quindi meglio non rinviare, anche se i progetti sono scarsi. Mi ricordo di aver agitato, perché mi affascina quello che va, si rimanda - non si boccia - quello che non va. Una nuova convenzione può essere preparata e adottata in tempi non così difficili. Non. La maggioranza non la pensò come noi (e come ora Zali) e a 20 giorni dalla votazione popolare il Consiglio di Stato, purtroppo, accolse un ricorso del parlamentare Santucci. Michela Biricelli si domandò se vale la pena di tentare una via alla democrazia diretta contro il quale è stato interposto un nuovo ricorso al TRAM. Le parole di Zali sulla circonvallazione danno ora un po' conforto e speranza. Chi non ha votato: il ricorso al Tram avrà la meglio sugli interessi di quei politici (ai periferici) che operano in modo irrazionale sia del profilo ambientale che del profilo economico»

L'OPINIONE ■ FABIO GIACOMAZZI*

REALIZZARE SUBITO LE PARTI NON CONTROVERSE

■ Che il tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio non fosse un grave errore non è una novità. A suo tempo, nel confronto fra le diverse varianti, il Dipartimento del territorio aveva dato troppo peso a due fattori rivelatisi poi condizionamenti fuorivanti: da una parte le irrealistiche previsioni di sviluppo dell'aeroporto, che prevedono riserve di spazio attorno all'impianto; dall'altra vi è stata l'opposizione di Agno ad un tracciato in prossimità delle proprie zone edificabili, ritenendo a torto che si volesse penalizzare i quartieri residenziali del Comune. Tra il 2008 e il 2011 ho partecipato a diverse discussioni per trovare delle alternative, ancora possibili a quel momento. A parte qualche ottimizzazione - tracciato non è cambiato, mantenendo i suoi difetti di impostazione, da una parte per i suoi intricati di investimenti coinvolti, dall'altra per la riluttanza del Dipartimento del territorio ad entrare nel merito di modifiche di una certa sostanza. Dopo l'appro-

zione nel marzo del 2011 del credito di 133 milioni per la realizzazione del progetto, non era più il caso di ridurre il tracciato, ma la priorità era quella di accelerare i tempi realizzativi. Nel giugno 2013 il rischio era che si imponesse un progetto ancora tutto da definire e ancor peggiore nella sua concezione, quello della galleria da Manno a Ponte Tresa. L'anno scorso, con i colleghi sindaci di Agno e Bioggio, ero solito salire da un ingegnere luganeso ad appoggiare pubblicamente una proposta di nuovo tracciato sulla sponda destra, tra l'aeroporto e l'abitato di Agno. Gentilmente gli rispondo che l'idea era buona, ma che così avremmo potuto provocare l'annullamento del credito e dare la stira ad una proliferazione di proposte di varianti, una più fantasiosa dell'altra, con esiti incerti e incontrollabili nel merito e nei tempi. Questa responsabilità non potevamo assumerla di fronte alle preoccupazioni e alle aspettative di un risultato casuale di spazi residui, dopo che sono stati risolti i raggi di curvatura e la capacità dei raccordi, bensì l'elemento generatore di un tracciato che sostenga uno sviluppo urbanistico di qualità del Piano del Veduggio.

zioni espresse da più parti sulla dilatazione delle tempistiche. Penso che le autorità locali e regionali, di viabilità, erano indicate come prima tappa di realizzazione. Nel frattempo bisognerà predisporre subito le modalità di progettazione della variante di sponda destra, non solo per non ritardare eccessivamente la realizzazione del tronco centrale. Soprattutto occorre far sì che in questo progetto stradale la sistemazione territoriale dell'area attraversata non sia semplicemente una risultante casuale di spazi residui, dopo che sono stati risolti i raggi di curvatura e la capacità dei raccordi, bensì l'elemento generatore di un tracciato che sostenga uno sviluppo urbanistico di qualità del Piano del Veduggio.

* consigliere comunale PS di Lugano