

Malcantone paralizzato

Circonvallazione La storia della strada che collega Ponte Tresa a Bioggio è una telenovela che dura da cinquant'anni. Ma il lieto fine è ancora lontano

Fabio Dozio

Pazienza, pazienza, pazienza. Ce ne vuole molta, di pazienza, per percorrere la strada che congiunge Ponte Tresa a Caslano, Magliaso, Agno e Bioggio. È nata duecento anni fa, quando il Ticino si dotò della rete di strade cantonali. Prima di allora c'era la Strada Regina, una mulattiera, ora l'arteria è diventata la Regina delle Colonne. Ci si muove a passo d'uomo o, se va bene, a una media di 10, 15 km orari. È intasata da mattina a sera ma, soprattutto, negli orari di punta, quando giungono i frontalieri dalla vicina Italia e quando tornano a casa.

Ma non è un problema recente: nel 1990 al Vallone di Magliaso la percorrevano 24'311 veicoli al giorno, due anni fa 26'030. Il traffico locale è intenso anche perché, negli ultimi trent'anni, gli abitanti del Malcantone sono aumentati in modo significativo. Ormai si superano i 30mila passaggi al giorno, perché molte macchine passano da Cassina d'Agno. C'è perfino chi utilizza le serpeggianti strade dell'Alto Malcantone, transitando da Breno ad Arosio.

La mobilità di questa regione è oggetto di studio fin dagli anni Sessanta del secolo scorso, ma nelle scorse settimane è tornata bruscamente d'attualità. Il direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali ha infatti dichiarato che intende rivedere il progetto della circonvallazione di Bioggio

e di Agno, accettato dal Gran Consiglio nel 2011 con lo stanziamento di 133 milioni di franchi. Zali afferma di essere scettico nei confronti di questo progetto perché è un «tracciato tortuoso» che attraversa due volte il Vedeggio e risulta 700 metri più lungo della variante più diretta, che potrebbe snodarsi sul lato destro del fiume. Non sono mancate le reazioni, soprattutto da parte di alcuni sindaci della regione che temono che ridiscutere il percorso significhi rimandare ancora di anni la realizzazione della circonvallazione.

«Il Malcantone è sotto assedio: – ha dichiarato il sindaco di Vernate Giovanni Cossi, presidente della Conferenza dei sindaci – il traffico paralizza l'intera regione ed è ormai giunto il momento di dire basta, sederci tutti attorno a un tavolo, collaborare, assumerci le nostre responsabilità e decidere concrete e immediate soluzioni». «Sarebbe interessante sapere – ha aggiunto Cossi – quante decine di milioni di franchi sono state spese in quarant'anni di studi e progetti. Probabilmente ci si pagava mezza galleria».

Cinquant'anni fa, nel piano delle strade nazionali che illustrava il tracciato dell'autostrada che aggirava Lugano e che fu inaugurata nel dicembre del 1968, figurava un allacciamento da Lugano nord verso Manno e quindi verso Ponte Tresa. Poi vi furono altre ipotesi che rimasero nei cassetti e si attese fino alla fine degli anni 80, quando venne costituita la Commissione dei



Una strada che conta ormai più di 30mila passaggi al giorno. (CdT - Maffi)

Trasporti che, riconoscendo la criticità della mobilità nel Basso Malcantone, promosse uno studio adottato nel 1991: Il piano speciale per il Malcantone. Si prevedeva di dare priorità al trasporto pubblico, quindi alla ferrovia Lugano Ponte Tresa, ma intanto la strada rimane ferma.

Impossibile ricostruire tutte le vicissitudini che bloccarono i vari progetti. Marco Sailer, ingegnere esperto di pianificazione dei trasporti e presidente dei «Cittadini per il territorio» di Massagno è lapidario: «Per riuscire a realizzare con successo un'infrastruttura devono avverarsi tre condizioni:

bisogna avere un buon progetto, si deve raggiungere un accordo fra le parti e deve essere assicurato il finanziamento. In tutti questi anni non si sono mai adempite le tre condizioni contemporaneamente. D'altra parte, promettere non costa niente, anche se poi non si realizza».

Certo, i Comuni interessati alla strada non sono sempre stati coesi. Non sono mancati i ricorsi e, sicuramente, non c'è sempre stata la necessaria determinazione politica a livello cantonale. Si è pensato per anni di poter ottenere un finanziamento da parte della Confederazione, ma ciò non è avvenuto, perché Berna ritiene che apportare miglioramenti alla strada significa indebolire il trasporto pubblico, la ferrovia Lugano-Ponte Tresa, che dovrebbe invece essere promosso.

Nel 2011 si è deciso il progetto di circonvallazione, ma poi, nel 2013, si è votata l'iniziativa della Lega che proponeva una lunga galleria da Bioggio a Ponte Tresa. In votazione la proposta è stata bocciata di misura. Molti hanno combattuto il progetto perché ritenevano che costasse troppo e che avrebbe ritardato la soluzione dei problemi di viabilità.

Intanto oggi siamo di nuovo fermi: quale potrebbe essere la nuova soluzione? Una è stata presentata nel 2012 dai «Cittadini per il territorio» nell'ambito della consultazione sul PAL2 (Programma per l'agglomerato del Luganese) che contempla un investimento di 800 milioni di franchi per realizzare la «strada espresso» tra Manno e Ponte Tresa, che prevede, oltre alla circonvallazione oggi in discussione, due gallerie a Magliaso e a Caslano, da costruire in un secondo tempo.

«Prima di tutto – ci dice Marco Sailer – bisogna potenziare la ferrovia FLP che dovrà essere migliorata per attirare molti più utenti e soprattutto essere inserita correttamente nello sviluppo urbanistico del comprensorio. Inoltre, invece del progetto stradale votato nel 2011, contorto e illogico, bisogna proporre una soluzione ridotta e maggiormente rispettosa del paesaggio. La circonvallazione di Agno può avvenire con una galleria a monte del paese, evitando di passare vicino

al lago. Inoltre la circonvallazione di Bioggio dovrebbe passare sulla riva destra del Vedeggio».

Claudio Zali sembra voler seguire il suggerimento dei «Cittadini». Bisognerà vedere cosa proporrà. Il direttore del Territorio ha affermato che entro un anno al massimo sarà in grado di indicare il tracciato della nuova arteria. Ha anche detto che si può pensare a «tratti sottoterra».

Nel 2011 si è scelto il progetto di circonvallazione, poi nel 2013 si è votata l'iniziativa della Lega che proponeva una galleria tra Bioggio e Ponte Tresa

Da parte loro, i sindaci del Malcantone si sono costituiti in Associazione chiedendo di essere riconosciuti dal Consiglio di Stato come organo consultivo. La Commissione regionale dei trasporti del luganese, presieduta dal sindaco di Massagno Giovanni Bruschetti, sta a guardare, aspettando di vedere «se i tecnici del Dipartimento del territorio lavorano meglio se condotti da Claudio Zali» piuttosto che da Marco Borradori.

I «Cittadini per il territorio» ribadiscono che non si tratta solo di una questione di strade. «L'obiettivo principale – affermano – non è costruire una strada, ma costruire una nuova città, funzionante ed efficiente (la città Vedeggio). Per prima cosa devono essere sviluppati i trasporti pubblici, la mobilità aziendale e la condivisione dei viaggi privati. Poi si potrà realizzare la circonvallazione stradale su un tracciato rispettoso dei valori urbani, paesaggistici e ambientali».

Al di là delle scelte che verranno fatte dal Dipartimento del territorio, al di là del tracciato che verrà proposto, bisogna fare i conti con la realtà. In ogni caso ci vorranno molti anni prima di vedere la prima parte dell'opera realizzata. Ma anche a circonvallazioni ultimate, con o senza eventuali gallerie, la strada rimarrà intasata se non si riduce il numero delle automobili in transito.

Quindi l'unica vera via d'uscita è puntare sullo sviluppo dell'offerta ferroviaria.

La galleria che dovrebbe portare in centro città la ferrovia LPT, prevista dal PAL2 e che costa milioni, non basterà a rivoluzionare la mobilità del Basso Malcantone, perché non è sufficientemente attrattiva. Anche se lo scorso ottobre il Consiglio di Stato ha deciso, su raccomandazione dell'Ufficio federale dei trasporti, di realizzare la galleria di Brenganzona interamente a doppio binario.

Bisognerà incentivare l'uso del trasporto pubblico con misure drastiche: *park and ride* efficienti e spaziosi, prezzi abbordabili, frequenza dei passaggi, prolungamento a Ponte Tresa Italia, rete diffusa di trasporti pubblici collegati alla ferrovia.

Forse il progetto tram/treno contemplato dal PAL2 non basta. I «Cittadini per il territorio» guardano più avanti e pensano a un collegamento con il treno TILO da Lugano fino ad Agno. L'esperienza di TILO, in Ticino, è decisamente positiva: perché non immaginare una deviazione sul piano del Vedeggio, dove esiste ancora un vecchio binario industriale, inserendo tutta la regione nel sistema ferroviario cantonale e transfrontaliero?

Insomma: si fa un iperbolico rumore da tanti anni per migliorare una strada, ma per risolvere il problema della mobilità del Basso Malcantone il punto chiave è rivoluzionare il trasporto pubblico sull'asse Lugano Ponte Tresa. Berna lo ripete da anni.

Intervista a Claudio Zali

Il progetto aggiornato della Agno-Bioggio è arrivato al DT nel corso del 2015 per la consultazione interna. «In questa fase – precisa Claudio Zali – sono emerse diverse criticità, in particolare per quanto riguarda l'inserimento dell'opera nel paesaggio, perciò ho ritenuto opportuna una fase di ulteriori approfondimenti».

Intende rivedere l'intero tracciato?

No, la parte iniziale del tracciato, da zona Vallone a Bollette nel comune di Agno, e quella finale, zona Cavezzolo a Bioggio, saranno ottimizzate tenendo conto delle osservazioni scaturite dalla consultazione interna al DT, ma in linea di massima il tracciato, in queste zone, viene mantenuto uguale. Gli agganci con la rete stradale odierna sono praticamente definiti e non più messi in discussione. Nella parte centrale si stanno invece studiando delle nuove varianti di tracciato. Per il momento si è ancora a livello di studio di possibili corridoi stradali con l'analisi delle criticità da risolvere per i vari tracciati. Viste tutte le strutture presenti in questo comparto (aeroporto, fiume Vedeggio, FLP, zone edificabili,...) tutte le varianti presentano dei pro e dei contro.

Ha dichiarato che la qualità dell'opera è prioritaria rispetto ai costi. Potrà giustificare un aumento di spesa?

In linea di principio si cercherà una soluzione più vantaggiosa o equivalente a livello di costi di realizzazione e manutenzione. Laddove però ci dovessero essere grandi vantaggi a livello ambientale e un miglior inserimento nel paesaggio, anche

un'eventuale maggior spesa, purché ragionevole, potrebbe entrare in considerazione. Da notare che alcuni aspetti, come l'inserimento nel paesaggio e l'ambiente, sono difficilmente quantificabili a livello di investimenti.

I Comuni interessati saranno coinvolti nell'elaborazione del nuovo progetto?

Con i Comuni toccati direttamente dal progetto della nuova circonvallazione, vale a dire Agno, Muzzano e Bioggio, abbiamo già avuto degli incontri. Abbiamo recepito le loro perplessità sul progetto ufficiale così come pure le loro esigenze. Anche con il Comune di Lugano (proprietario dell'aeroporto) è previsto a breve termine un incontro per discutere delle possibili soluzioni alternative.

Berna dice che una nuova strada potrebbe far concorrenza al trasporto pubblico (FLP). Una nuova strada non risolve il problema del traffico. Non pensa che si debba fare di più per rilanciare la ferrovia e renderla attrattiva?

La circonvallazione Agno/Bioggio e il progetto rete Tram-Treno del Luganese non sono progetti in concorrenza, ma complementari. Il Tram-Treno permetterà di rilanciare l'attrattività dell'esistente ferrovia regionale e di collegare in modo diretto l'area strategica del Basso Vedeggio con il centro della città di Lugano. I tempi di percorrenza per il centro città saranno notevolmente ridotti e la cadenza aumentata (ogni 10 minuti da Manno e Agno, ogni 5 minuti da Bioggio) rispetto alla situazione attuale, ottenendo così un salto di qualità del sistema dei trasporti pubblici.