

REALIZZARE SUBITO LE PARTI NON CONTROVERSE



■ Che il tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio non fosse un granché 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 fuorvianti: da una parte le irrealistiche previsioni di sviluppo

dell'aeroporto, che hanno determinato eccessive riserve di spazi 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 ciò potesse 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» il tracciato non è cambiato, mantenendo i suoi difetti di impostazione, da una parte per i veti incrociati di diversi attori coinvolti, dall'altra per la riluttanza del Dipartimento del territorio ad entrare nel merito di modifiche di una certa sostanza. Dopo l'approva-

zione nel marzo del 2011 del credito di 133 milioni per la realizzazione del progetto, non era più il caso di ridiscutere 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 stato sollecitato da un ingegnere luganese ad appoggiare pubblicamente una proposta di nuovo tracciato sulla sponda destra, tra l'aeroporto e l'abitato di Agno. Gentilmente gli rispondemmo che l'idea era buona, ma che così avremmo potuto provocare l'annullamento del credito e dato la stura 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 assumercela di fronte alle preoccupazioni e alle aspettative, da troppo tempo disattese, dalla popolazione dei nostri Comuni a fronte di una situazione viaria divenuta insostenibile. Prendo atto che ora l'onorevole Zali è disposto ad assumersi questa responsabilità e a modificare la posizione del Dipartimento. Restano tuttavia le legittime preoccupazioni

espresse da più parti sulla dilatazione delle tempistiche. Penso che le autorità locali e regionali debbano a questo punto accordarsi con il Cantone per avviare nei tempi più brevi possibili le parti non controverse del tracciato, ossia l'aggiornamento del centro di Agno, tra la rotonda dell'aeroporto e il Vallone, e il raccordo alla rotonda del Cavezzolo della zona industriale tra Agno e Bioggio. Nel messaggio del credito di costruzione queste due opere, che permetteranno almeno di risolvere a breve termine una parte significativa dei problemi 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 Vedeggio.