



Sezione di Lugano del Partito Socialista
c.p.4206, 6904 Lugano
info@pslugano.ch
www.pslugano.ch

I Verdi di Lugano
Via agli Orti 5a
6962 Viganello
www.verdilugano.ch
lugano@verditicino.ch

Divisione delle costruzioni
Via Zorzi 13
6500 BELLINZONA

“Una strada non è un’entità chilometrica: è un avvenimento plastico in seno alla natura”

1939, Le Corbusier, “Sur les 4 routes”.

Lugano, 5 luglio 2017

**Presa di posizione su varianti della Circonvallazione Agno Bioggio
Messaggio 6443 25 gennaio 2011 e credito DL 17 marzo 2011 (CHF 133.7 milioni)
Fase d’informazione e partecipazione della popolazione 6 giugno-14 luglio 2017**

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo innanzitutto per lo sforzo di ripensamento della problematica relativa alla circonvallazione Agno – Bioggio.

La nuova circonvallazione è un elemento fondamentale per lo sviluppo sostenibile della regione luganese e in particolare del “Polo del Vedeggio”¹ con sviluppo sostenibile intendiamo che la nuova strada dovrebbe innanzitutto rispettare l’ambiente, intaccando in

¹ cfr. riflessioni del 2014 « Un programma sostenibile per lo sviluppo dell’agglomerato del Luganese » dei Cittadini per il territorio del Luganese

modo minimo le aree naturali, e permettere nel contempo uno sviluppo ordinato e densificato degli insediamenti, sia per attività lavorative sia per la residenza, come richiesto dalle recenti disposizioni pianificatorie federale ARE.

Il Partito Socialista e I Verdi della Città di Lugano sottolineano pure l'importanza di coinvolgere adeguatamente la Città di Lugano, quale proprietaria dei sedimi dell'aeroporto di Agno e quale importante ente finanziante (quota parte 48% nella CRTL).

È imprescindibile la necessità di coordinare le posizioni della Città con quelle della regione. Per tale motivo la presente presa di posizione è stata preventivamente discussa e concordata con altri gruppi politici rossoverdi della Regione.

Riteniamo un importante passo avanti l'apertura dimostrata dal Dipartimento del territorio nell'accogliere le argomentazioni critiche espresse da più parti sul Progetto definitivo Circonvallazione Agno Bioggio (in seguito PDef CAB) concernenti *importanti criticità in particolare per quel che riguarda l'inserimento paesaggistico dell'opera* (pag 25).

1. OBIETTIVI DELLA CIRCONVALLAZIONE (pag 11)

Ci preme sottolineare innanzitutto la necessità di concepire una nuova strada come elemento di un progetto urbanistico generale, che va approfondito: occorre andare oltre alla pura progettazione stradale e ragionare in modo interdisciplinare. Nella zona interessata sono presenti 15'000 posti di lavoro: pertanto oltre alla CAB è assolutamente indispensabile sviluppare adeguatamente il trasporto pubblico e permettere la realizzazione di abitazioni per ridurre il percorso casa-lavoro, conformemente alle direttive federali in materia di pianificazione del territorio.

Pertanto non è sensato a nostro parere ridurre la riflessione unicamente ad uno studio di varianti di tracciato prevalentemente ingegneristico, che collegano due punti preventivamente fissati. Pensiamo che riprogettare la circonvallazione Agno Bioggio solamente nella parte centrale non sia un esercizio efficace e lungimirante: occorre effettuare un lavoro complessivo e approfondito con il giusto supporto di diversi specialisti (urbanistica, paesaggio). Un giusto coinvolgimento degli altri servizi presenti nel Dipartimento (Commissione del paesaggio, Ufficio dello sviluppo territoriale) è a nostro parere indispensabile sin dall'inizio di ogni valutazione di tracciato.

Condividiamo l'obiettivo di risanamento degli impatti del traffico (sicurezza, immissioni atmosferiche e foniche) negli abitati di Agno e Bioggio.

Riteniamo che *“Il miglioramento dell'accessibilità e attrattività delle zone industriali di Bioggio”* dovrebbe essere inteso come **razionalizzazione e collegamento di reti stradali esistenti** lungo l'asse industriale a destra del Vedeggio, nonché come **misura complementare** al potenziamento del binario industriale esistente che si collega alla rete FFS-TILO. Infatti il necessario ed apprezzato ripensamento del tracciato della circonvallazione deve cogliere l'opportunità di strutturare l'asse industriale del Basso Vedeggio dal punto di vista stradale nello spirito **dell'uso parsimonioso del suolo** e della **complementarità** con la linea ferroviaria FFS Hupac e tranviaria FLP fino a Taverne.

Riteniamo che il *“Miglioramento della fluidità del traffico e della capacità dei nodi”*, nonostante l’incremento dei veicoli previsto nei modelli (2025), sia un obiettivo contraddittorio con la politica di risanamento degli impatti del traffico. Infatti la fluidità del traffico di fatto costituisce un incentivo all’uso del TIM (trasporto individuale motorizzato) con conseguenze future negative per Agno e Bioggio, e ancor più critiche per le aree abitate a sud e a nord (v. analisi ARE e indisponibilità al finanziamento dell’opera da parte della Confederazione).

Infine la *“Maggiore razionalità nella gerarchia stradale”* è obiettivo condiviso finché si opererà con un disegno poco invasivo e efficace nei collegamenti tra nuclei e nuovi rioni residenziali da una parte e poli amministrativi-commerciali ed industriali dall’altra: e questo in relazione con una rete di percorsi pedonali e ciclabili in gran parte esistenti, ma spesso compromessi dalla rete stradale e autostradale, soprattutto nel senso tras-versale alla Valle del Vedeggio.

2. TRACCIATO DEL PDef CAB (pag. 13)

Il tracciato su sponda sinistra del Vedeggio approvato dal GC del Canton Ticino nel 2011, sulla scorta delle argomentazioni già espresse prima, **ha degli effetti negativi sul paesaggio e incentiva la penetrazione con TIM in città dalla Piodella**. Inoltre serve una piccola parte di zona industriale in territorio di Muzzano, rinuncia a collegare in maniera razionale ed armonica l’area industriale di Agno con quella di Bioggio (e Manno) e definisce un nodo infrastrutturale pasticciato a Cavezzolo. **In conclusione un’opera invasiva, costosa e inefficace.**

Approviamo i rapporti dell’ARE che dall’inizio hanno fatto emergere la debolezza concettuale della proposta e la recente decisione del DT di riesaminare il dossier, troppo frettolosamente approvato dal GC nel 2011.

Ricordiamo inoltre che è sempre pendente il ricorso contro l’annullamento del referendum contro i crediti del PAL2 lanciato dal nostro Partito a Lugano, nei quali è compreso pure l’importo per la realizzazione della CAB. Il nostro punto di vista contrario al credito PAL2 potrebbe essere rivisto, se il Dipartimento effettuerà un sostanziale cambiamento di impostazione²

3. RETE TRAM TRENO DEL LUGANESE (pag.14)

Viene presentato il progetto definitivo con lo snodo Cavezzolo della rete Tram-Treno con capolinea alla pensilina di Lugano.

Senza il completamento di una vera e propria linea cittadina, la rete tram non ha più il previsto schema ad H. La priorità per il successo dell’operazione CAB dovrebbe essere

² rapporto minoranza messaggio 9080 Lugano

http://cc.lugano.ch/.servlet/lugano-site-cc/downloadWs?name=Rapporto_9080_Gestione.pdf&unid=EF08F836058C6B67C1257E6E0036532D&type=messaggi

data dall'asta tram ovest del Vedeggio da Ponte Tresa – Bioggio – Manno, con l'immediata attivazione dell'opportunità offerta dal binario industriale Manno/Taverne per un collegamento diretto alla rete FFS TILO. Tale asta potrebbe rafforzare le potenzialità del parco industriale del Vedeggio e nel contempo creare un'interessante alternativa al TIM per i lavoratori diretti nel Polo del Vedeggio attraverso la rete FFS TILO.

Assieme all'avvio dell'importante investimento della galleria tranviaria a doppio binario e della fermata sotterranea Stazione FFS, **il PS e i Verdi di Lugano chiedono di decidere rapidamente e riservare risorse finanziarie per la continuazione della linea oltre al previsto attestamento al Piazzale ex scuole in direzione Palazzo Studi/Campo Marzio.**

Non da ultimo il PS e i Verdi di Lugano pensano che l'asta cittadina da Cornaredo al Pian Scairolo sia sicuramente più prioritaria della CAB.

Solo con lo sviluppo completo di una rete tram-treno performante si potrà ottenere un esito positivo sulla ripartizione modale fra traffico pubblico e privato. Esempi di successo come la linea M2 a Losanna e la CEVA a Ginevra lo dimostrano.

Se così non fosse, il previsto spostamento della stazione di testa FLP dalla stazione FFS al centro città non darebbe certamente significativi risultati, né in quantità di passeggeri, né in qualità di servizio, visto che non si cambierebbe di molto l'offerta del servizio tranviario attuale.

Segnaliamo inoltre, che nel Pian Scairolo l'area industriale commerciale è mal cresciuta in un luogo pregevole, che ora vede le proprie qualità naturalistico-ambientali compromesse. Non è ammissibile che questo comparto venga designato nel Piano direttore come polo di sviluppo strategico, senza che esso sia collegato alla ferrovia ed alla rete tranviaria. Contestiamo inoltre il previsto smantellamento della linea di collina della FLP che invece, se mantenuta, in prospettiva potrebbe anche permettere con una galleria da Sorengo a Noranco un collegamento verso sud sia dalla stazione FFS sia da Bioggio. **L'attuale FLP potrebbe così fungere da “omega di trasporto pubblico” e aiutare a sgravare l'autostrada A2 fra Lugano Nord e Sud,** oggi utilizzata sempre più anche come circonvallazione.

In conclusione auspichiamo che nel Polo del Vedeggio venga data priorità all'asta Bioggio – Manno, e che venga preso in seria considerazione il collegamento alla rete FFS TILO lungo il binario industriale tra Manno e Taverne, nonché l'ipotesi di estensione dell'attuale linea FLP verso il Pian Scairolo.

Come PS e i Verdi di Lugano chiediamo che la tappa centrale in galleria della rete Tram-Treno del Luganese deve essere avviata prevedendo sin da ora il prolungamento della linea fino a Campo Marzio (polo congressuale).

Inoltre chiediamo che si accelerino i tempi per la realizzazione dell'asta cittadina prevista dal Piano direttore da Cornaredo al Piano Scairolo.

4. FORMAZIONE STRADA DI CIRCONVALLAZIONE

Formuliamo le nostre osservazioni in merito alle varianti sul comparto centrale CAB.

VARIANTE A

Il tracciato definito da servitù di competenza aeroportuale non si pone come elemento ordinatore della zona industriale e per di più erode il pregevole spazio aperto dei Prati Maggiori.

VARIANTE B

Il tracciato proposto ha il vantaggio di mantenere l'integrità spaziale e funzionale dei Prati Maggiori e di collegare direttamente l'aeroporto e i centri commerciali al rinnovato asse stradale della sponda destra del Vedeggio, però come nelle altre varianti rinuncia a ipotizzare un tracciato ordinatore in zona Cavezzolo che risulta meno caotico che nel Pdef 2011, ma pur sempre invasivo e contorto.

La variante può essere migliorata con la definizione di una qualificata rete di percorsi pedonali dalla stazione Agno FLP e futura Prati Maggiori FLP ai centri commerciali e all'aeroporto.

Concordiamo con il Municipio di Lugano, che sostiene fattivamente un approfondimento sul tracciato definito dall'ing. Borella, che si avvicina alla variante B, ad ovest dell'aeroporto. Invitiamo il Dipartimento ad esaminare tale approfondimento e ricordiamo che anche Muzzano sostiene tale ipotesi.

VARIANTE C

Il tracciato ripropone per un breve segmento il concetto superato di superstrada e rappresenta nell'immaginario dell'automobilista il tratto di strada dove la fluidità è massima (incentivo al TIM), alleggerirebbe il carico di traffico sulla rotonda Bollette, ma rinuncia a servire direttamente l'area industriale né si pone come elemento ordinatore del costruito.

VARIANTE D

Vedi variante B. Vantaggi per gli abitanti ma sicuramente disagi all'esercizio aeroportuale e maggiori costi.

5. CONFLITTI IMPORTANTI

Ai punti critici evidenziati a pag. 35 vanno aggiunti tutti quegli elementi che vanno corretti e migliorati cogliendo l'occasione della presente ristrutturazione viaria per farlo.

La antica Strada regina non ha più, da oltre un secolo, il ruolo di collegamento stradale da Milano al Monte Ceneri. La Strada cantonale sul ponte diga tra Melide e Bissone e poi la Strada nazionale (autostrada) hanno assunto ora questo ruolo.

Il TIM sull'asse Fornasette - Ponte Tresa – Agno - Ostarietta (PA398) ha da tempo carattere locale e solo in parte transfrontaliero per cui si giustifica la velocità ridotta su tutta la tratta **incentivando il TP** per spostamenti più lontani verso il Centro Città. Nell'ottica di un effettivo miglioramento della qualità della vita lungo tutta la strada cantonale PA398 si deve perseguire l'obiettivo della riattivazione e ristrutturazione della rete di percorsi ciclopedonali longitudinali e soprattutto trasversali.

Solamente la generalizzazione di misure di moderazione del traffico motorizzato può assicurare il successo della presente operazione pianificatoria e del relativo investimento.

6. CONSIDERAZIONI SUL COMPARTO CAVEZZOLO

Riteniamo importante che la priorità sia data allo sviluppo delle infrastrutture legate alla mobilità pubblica e alla mobilità lenta.

In particolare nel comparto di Cavezzolo, la sovrapposizione di diversi progetti e la presenza di edifici importanti quali il nodo di attestamento dei bus regionali e il P&R non sembrano sufficientemente approfonditi e coordinati.

Per non vanificare la realizzazione della CAB e nel contempo della nuova rete Tram è a nostro parere indispensabile un concorso pubblico interdisciplinare (ingegneristico, urbanistico, paesaggistico) per questo comparto che fa da cuore al Polo del Vedeggio, con l'obiettivo di riordinare i diversi progetti e proporre uno sviluppo ordinato sia della residenza sia delle attività economiche.

Immaginiamo che un concorso urbanistico analogo a quelli svolti a Cornaredo e al Pian Scairolo permetta di ottenere soluzioni interessanti, che possono fungere da base per il riordino della pianificazione, con un migliore equilibrio fra TIM e mobilità pubblica, considerando nel contempo i percorsi per la mobilità lenta, gli spazi verdi e il potenziale per la residenza.

7. CONCLUSIONE

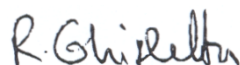
Ringraziamo nuovamente per la consultazione e per il cambiamento di rotta nell'affrontare questo progetto problematico.

Ogni infrastruttura di trasporto (che sia strada o ferrovia) modella il territorio e fa da scheletro allo sviluppo circostante. Non condividiamo perciò la scelta di limitare la rielaborazione del progetto solo al tratto centrale, senza riflessioni legate all'urbanistica e al paesaggio.

Chiediamo alla Divisione delle Costruzioni una maggiore cooperazione con i servizi preposti alla pianificazione e alla mobilità pubblica e lenta, per far sì che il nuovo tracciato CAB permetta uno sviluppo sostenibile del Polo del Vedeggio, sia dal punto di vista ambientale, sia da quello socioeconomico, nell'interesse della regione intera e anche della Città di Lugano.

Con i nostri migliori saluti

Raoul Ghisletta
Presidente Sezione Lugano



Roberto Martinotti
Segretario Sezione PS Lugano



Nicola Schoenenberger
Portavoce I Verdi di Lugano

