

La Agno-Bioggio ha infine trovato... la sua strada, ma servono ben 216 milioni di franchi

# Ok alla circonvallazione

*C'è il consenso dei Comuni sul tracciato, tra fiume e aeroporto, in galleria ad Agno e al Vallone. Il Cantone spera in un loro contributo economico.*

di Leonardo Terzi

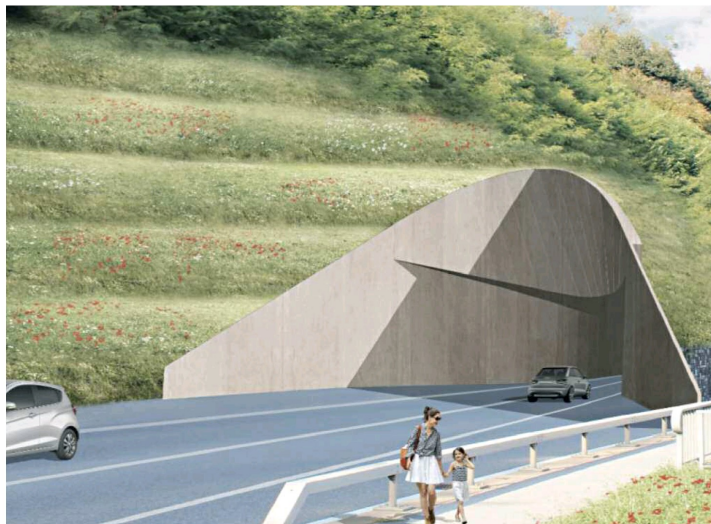
Litri di inchiostro sono finiti in un quarto di secolo sulle mappe del Basso Veduggio. Varianti su varianti, raccordi, gallerie, per trovare un percorso alla futura circonvallazione Agno-Bioggio. Tutto inutile per un progetto avversato da veti incrociati, e che alla fine lasciava perplesso lo stesso Cantone. Infine: la soluzione, che fa l'unanimità tra i Comuni interessati, Agno, Bioggio e Muzzano in primis, ma anche presso l'aeroporto che viene attraversato dalla nuova strada, e lo stesso Dipartimento del territorio. Resta da capire cosa ne penserà il Gran Consiglio, chiamato a votare un credito supplementivo. La spesa prevista passa infatti dai 133 milioni di franchi del 2011, investimento che venne approvato dal Gran Consiglio, a 216,7 milioni di franchi. Questo è dovuto al rincarato, al rispetto di nuove normative ma anche a soluzioni più sofisticate per l'attraversamento delle zone sensibili sul piano ambientale.

Vediamo allora questo nuovo progetto. Mentre la vecchia variante prevedeva un passaggio prima per i Molini di Bioggio (e Muzzano) e poi un secondo scavalcamento del fiume Veduggio per il ritorno ad Agno, il percorso infine scelto corre dritto lungo la riva destra del Veduggio. Passa insomma sui prati

a lato della pista d'atterraggio, vicino all'argine. Superato l'aeroporto, ad Agno si tuffa in galleria da cui praticamente sbucca solo a Magliaso. Viene così salvaguardata la pregiata zona a lago di Agno, e la parte centrale dello stesso paese. Elemento nuovo, la galleria del Vallone, tra Agno e Magliaso: un costo aggiuntivo di 20 milioni. Il possibile conflitto con le normative di sicurezza dell'aeroporto riguardanti le luci, la 'sfanalate' delle vetture che potrebbero disturbare i piloti in atterraggio, è risolto con una copertura lamellare. A margine della stessa, ecco un piccolo 'parco del Veduggio'.

## Percorso virtuoso

«Crediamo di aver trovato una soluzione che alla fine mette d'accordo tutti, rispettando il territorio e le persone che ci abitano» dice il presidente del Consiglio di Stato Claudio Zali, titolare del Dipartimento del territorio, che ieri ad Agno ha incontrato le autorità interessate. «Sono convinto che abbiamo preso una strada virtuosa». Diego Rodoni, capo Area operativa del Sottoceneri: «Con questo percorso consumiamo il 66% di territorio in meno. Il 40% della circonvallazione sarà interrata, praticamente fino alla strada cantonale Vallone-Magliaso, e sarà lunga 300 metri in meno, cioè che secondo i nostri calcoli significa 1 milione di chilometri in meno percorsi dalle vetture ogni anno». Le schermature previste all'altezza della pista di atterraggio, inoltre, dovrebbero permettere un migliore inserimento nel paesaggio di questa nuova strada.



La nuova galleria del Vallone: l'attuale strada sarà percorribile solo per emergenze

Resta un conto piuttosto salato. Chi paga? Oltre al Cantone, si intende. Ancora Claudio Zali: «Certezze granitiche non ce ne sono», ma il consigliere di Stato si aspetta che questo consenso dei Comuni si traduca in un appoggio an-

che finanziario. «Mi auguro che questa condivisione arrivi anche sui tavoli della Commissione regionale dei trasporti del Luganese» fa eco il presidente Ersi Giovanni Bruschetti. Dal canto suo il sindaco di Lugano, Marco Borradori,

anticipa che la città potrà partecipare all'investimento con un milione di franchi annui. Insomma il sostegno anche 'tangibile' sembra esserci: se tutto andrà come sperato, i lavori di costruzione potrebbero iniziare nel 2022.



Traffico nel centro di Agno

## LA REAZIONE DEI SINDACI

### Eolo Alberti: 'Oggi è il D-day. La strada Regina diventerà una zona 30'

È davvero un coro di elogi per la situazione individuata, quello... cantato ieri dalle autorità locali riunite nel Municipio di Bioggio, dove il progetto è stato presentato. Tra i più sollevati ci sono sicuramente i cittadini di Muzzano, che temevano un ingresso della circonvallazione a mo' di ariete sulla strada dei Molini, tra fattorie ed aree agricole. La sindaca Simona Soldini: «È un progetto condiviso, partito dal basso. E questo non è solo a nostro vantaggio». Spostare il percorso sulla riva sinistra, in area di Bioggio, trova comunque d'accordo

lo stesso sindaco di quel comune, Eolo Alberti: «Oggi è il D-day, accettato da tutti. Grazie alla circonvallazione avremo anche noi 20-25mila passaggi di veicoli in meno nel paese. La strada Regina verrà declassata come zona 30. Inoltre questo percorso preserverà una grossa fetta di terreno a Cavezzolo». Possibili conflitti col tram-treno? «Rimane qualche punto aperto ma mi auguro che venga risolto, credo che si stia andando nella direzione sperata, cioè dialogare anche coi proprietari dei terreni che hanno fatto ricorso».

Quanto a Thierry Morotti, sindaco di Agno, annota che «sono 50 anni che il paese sta soffrendo per il traffico di attraversamento, per noi è un giorno storico. Un anno e mezzo fa ancora di questo progetto non sapevamo nulla». Giovanni Cossi, della Conferenza dei sindaci malcantonesi, ringrazia Claudio Zali. «A suo tempo chiesi in modo un po' brusco di questa circonvallazione, e lui mi rispose "datemi un anno di tempo". È stato di parola». Voce parzialmente fuori dal coro quella di Waldo Lucchini, consigliere comu-

nale di Bioggio. «La strada non risolverà il problema dei gas di scarico, i Molini si troveranno fra la circonvallazione e l'autostrada. Inoltre questo collegamento rischia di fare concorrenza ai mezzi pubblici di trasporto. La risposta di Zali è stata che, confronto al vecchio progetto del 2011, «ai Molini di Bioggio dovrebbero brindare». Insomma il dibattito è lanciato: secondo il cronoprogramma entro il 2020 dovrebbero arrivare i piani definitivi mentre nel 2021 ci sarebbe il voto in Gran Consiglio.