



PARTITO SOCIALISTA  
Sezione di Massagno



di Massagno

Dipartimento del Territorio  
Divisione delle Costruzioni  
Via Zorzi 13  
CH-6500 BELLINZONA

Massagno, 7 giugno 2017

## **OSSERVAZIONI a approfondimenti e varianti su 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**

---

Lodevoli Autorità,

inoltriamo le osservazioni maturate al nostro interno che hanno avuto come base il documento illustrativo del Dipartimento del Territorio presentato ad Agno, Bioggio e Muzzano nel giugno 2017 e le analisi e riflessioni pubblicate nel 2014 dai Cittadini per il territorio del Luganese e dall'ATA sotto il titolo *Un programma sostenibile per lo sviluppo dell'agglomerato luganese*.

Abbiamo preso atto della volontà costruttiva del Dipartimento del Territorio di 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).

Esprimiamo le seguenti valutazioni in merito poiché l'opera ha valenza qualitativa non solo per i comuni direttamente interessati ma anche per tutta la regione, da Ponte Tresa a Rivera, da Agno a Lugano (e Porlezza).

## OBIETTIVI DELLA CIRCONVALLAZIONE (pag 11)

1. Consideriamo fondamentale e prioritario l'obiettivo di *risanamento degli impatti del traffico (sicurezza, immissioni atmosferiche e foniche) negli abitati di Agno e Bioggio*.
2. Mentre *Il miglioramento dell'accessibilità e attrattività delle zone industriali di Bioggio* nell'ottica della moderazione del traffico su strada dovrebbe essere intesa 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 Taverne Manno.
3. *Il Miglioramento della fluidità del traffico e della capacità dei nodi, nonostante l'incremento dei veicoli previsto nei modelli (2025)* è un obiettivo contraddittorio con la politica che si vuole perseguire al punto 1 dove la fluidità del traffico di fatto costituisce un incentivo all'uso del Trasporto Individuale Motorizzato (in seguito TIM) con conseguenze future ancora 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).  
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.
4. *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, 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 trasversale alla valle del Vedeggio.
5. Aggiungeremmo a questo punto l'obiettivo di ottenere per tutta la regione del Luganese una condizione migliore a quella attuale dal punto di vista ambientale (qualità di vita) e di funzionalità sistematica della mobilità.

## 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 ma soprattutto incentiva la penetrazione con TIM in città dalla Piodella, 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), definisce un nodo infrastrutturale pasticciato a Cavezzolo. In conclusione un'opera invasiva, costosa e inefficace, segmento di una proposta obsoleta di superstrada. Approviamo i rapporti dell'ARE (DATEC) 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.

## **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. Non si tratta più di uno schema ad **H** (da leggersi nella realtà dell'esercizio a **X**) ma in uno a **I + Y** dove la priorità per il successo dell'operazione CAB dovrebbe essere data alla **I** (Ponte Tresa – Bioggio – Manno. Tenendo conto dell'opportunità offerta dal binario industriale Manno/Taverne per un collegamento FFS TILO per Taverne, Rivera e Lugano/Chiasso/Stabio, dovrebbe essere considerata anche l'opportunità e la favorevole tempistica del naturale rafforzamento infrastrutturale dell'Asse industriale del Vedeggio.

Prima di avviare l'importante investimento della galleria tranviaria a doppio binario e della fermata sotterranea Stazione FFS come richiesto dal DATEC è opportuno sapere con certezza se il Tram (Treno) si attesta alla pensilina o se rapidamente, per decisione politica e disponibilità finanziaria, procederà oltre toccando poli urbani quali Palazzo Studi, Campo Marzio, Ospedale italiano, Stadio, NQC, e nella migliore delle ipotesi l'Ospedale civico. Solo in questo caso come in altri di successo (M2 a Losanna e CEVA a Ginevra) si potrà ottenere un esito positivo. Lo spostamento della stazione di testa FLP dalla stazione FFS e dal futuro nodo intermodale regionale e urbano, alla Pensilina (nodo intermodale urbano) non darà certamente significativi risultati, né in quantità di passeggeri, né in qualità di servizio. Non cambierebbe di molto l'offerta del servizio tranviario attuale, ma farebbe investire in modo poco efficace preziose risorse che non è giudizioso in ogni caso sprecare. Segnaliamo che nel Pian Scairolo l'area industriale commerciale cresciuta in un luogo pregevole con emergenze naturalistico monumentali ora piuttosto compromesse da una crescita mal pianificata e spontanea, viene individuato un (presunto) ruolo di sviluppo strategico pur non essendo collegato né alla ferrovia né alla rete tranviaria. Ancor meno dopo il previsto smantellamento della linea di collina della FLP che in prospettiva permetterebbe tale collegamento in galleria da Sorengo a Noranco, tra la stazione Lugano FFS e Figino, tra Ponte Tresa / Manno e Figino.

### **In conclusione:**

**ci auspichiamo che venga data priorità all'asta Bioggio Manno, e venga presa in seria considerazione il collegamento FFS TILO almeno lungo il binario industriale tra Manno e Taverne nonché l'ipotesi di estensione dell' attuale linea FLP verso il Pian Scairolo.**

**L'ulteriore tappa della rete Tram Treno del Luganese (Y) dovrà essere affrontata allorquando tutto sarà predisposto per una linea tranviaria urbana diagonale, passante e non terminale alla Pensilina.**

## **FORMAZIONE STRADA DI CIRCONVALLAZIONE**

### **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 pur risultando meno caotico che nel Pdef 2011, è tuttora invasivo e contorto.

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

Tale soluzione inoltre potrebbe essere compatibile con il superamento dell'abitato di Agno a ovest e in galleria (come descritto a pagina 87 figura 47 e a pagina 102 figura 53 del citato *Programma sostenibile per lo sviluppo dell'agglomerato del Luganese*, Lugano, 2014) evitando di frammentare una limitata area di verde pubblico in riva al lago e di compromettere lo sviluppo e la riqualifica futuri di tutta l'area lacuale a destra del Vedeggio.

#### 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

Vantaggi per gli abitanti ma nessun effetto strutturante in zona Cavezzolo e sicuramente disagi all'esercizio aeroportuale durante la costruzione e maggiori costi.

#### 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 più di 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 questo ruolo, ma definendo quest'ultima una cesura più problematica di quella naturale del fiume su tutta la valle del Vedeggio.

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 e il Centro Città.**

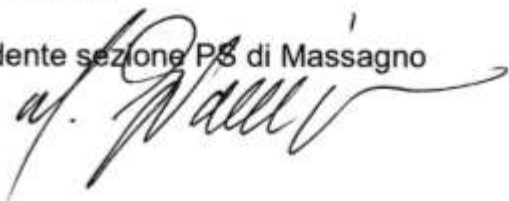
Nell'ottica di un effettivo miglioramento della qualità della vita lungo tutta la strada cantonale PA398 si deve perseguire l'obiettivo della riattivazione e ristrutturazione della rete di percorsi ciclopiedonali longitudinali e soprattutto trasversali.

**Solo la generalizzazione di misure di moderazione del traffico motorizzato possono assicurare il successo della presente operazione pianificatoria e del relativo investimento.**

Con stima e con i nostri migliori saluti

Marco Gianini

Presidente sezione PS di Massagno



Usman Baig

Portavoce I Verdi di Massagno

