

INTERROGAZIONE N. 223.25 (INTERPELLANZA trasformata in interrogazione - vedi art. 97 cpv. 3 LGC/CdS)

Circonvallazione Agno–Bioggio: a che gioco si sta giocando?

La Circonvallazione Agno–Bioggio (CAB) è attesa da decenni come infrastruttura fondamentale per il Malcantone e per l'intera regione luganese. Dopo trent'anni di discussioni, nel giugno 2025 il Consiglio di Stato ha licenziato un Messaggio con cui propone la variante in superficie, scartando la soluzione interrata per l'onerosità dei costi (oltre mezzo miliardo di franchi) e impostando un finanziamento essenzialmente a carico di Cantone e Comuni, senza contributi federali.

La situazione è però esplosa nell'agosto 2025. Il 21 agosto, infatti, il Consiglio federale, rispondendo a un'interpellanza del Consigliere nazionale Piero Marchesi, ha chiarito che in linea di principio la CAB può beneficiare di un cofinanziamento federale nella misura del 30–50%, a condizione che venga inserita in un Programma d'agglomerato e che soddisfi i criteri richiesti. È stata questa risposta ad accendere la miccia: la Conferenza dei sindaci del Malcantone ha subito chiesto il ritiro del Messaggio e l'elaborazione di un progetto diverso, giudicando la variante in superficie troppo impattante e sottolineando come il Cantone avesse perso l'occasione di ottenere fondi da Berna.

Il Consigliere di Stato Claudio Zali ha reagito con toni perentori, definendo il cofinanziamento "irrealistico" e ribadendo che la scelta di non inserire la CAB nel PAL5 era stata dettata dalla volontà di non compromettere il punteggio complessivo del Programma d'agglomerato del Luganese. Ne è seguito un botta e risposta acceso tra il Direttore del DT, i sindaci e Marchesi, con accuse incrociate di immobilismo, occasioni mancate e narrazioni discordanti.

Nelle settimane più recenti, secondo informazioni attendibili, si è aggiunto un capitolo ulteriore: il Consiglio di Stato avrebbe scritto lo scorso 1° ottobre al Consiglio federale chiedendo una "posizione risolutiva" sulla CAB. Non per aprire finalmente un percorso di progetto condiviso con le autorità regionali e la popolazione, bensì per ottenere una conferma utile a proseguire con l'impostazione del Messaggio già licenziato, cioè la variante di superficie. In sostanza, il Governo avrebbe operato per farsi dire di no, malgrado l'apertura al finanziamento mostrata dal Consiglio federale. La risposta datata 27 ottobre, tuttavia, non avrebbe fornito la copertura politica auspicata dal DT, ribadendo che un cofinanziamento per la CAB è ammissibile se inserita in un Programma d'agglomerato e valutata secondo i criteri previsti, esattamente ciò che il Cantone aveva scelto di non fare.

Se così fosse, saremmo di fronte a una grave contraddizione politica e procedurale: da un lato si è escluso il canale ordinario dei Programmi d'agglomerato, dall'altro si cerca oggi una "pezza d'appoggio" per mantenere invariata la rotta del Messaggio, senza correggere metodo, tempistiche e governance. Ciò scarica su cittadini e Comuni i costi del ritardo e aggira il confronto strutturato che la Confederazione esige. Oltretutto si insisterebbe con un progetto, quello in superficie, che non trova consenso né sul territorio né fra i sindaci.

Oltre a ciò, la fiducia dei cittadini del Malcantone verrebbe ulteriormente compromessa dopo anni di promesse mai mantenute, non da ultimo nel 2012 quando venne dichiarato dal Cantone che il cantiere della CAB sarebbe partito a breve. Quando un paio di anni dopo il Direttore del

INTERROGAZIONE N. 223.25

(INTERPELLANZA trasformata in interrogazione - vedi art. 97 cpv. 3 LGC/CdS)

DT Zali annunciò la volontà di migliorare il progetto realizzandolo in sotterranea, per poi otto anni dopo annunciare di aver cambiato idea in ragione degli elevati costi.

1. Conferma il Consiglio di Stato l'esistenza di uno scambio epistolare con il Consiglio federale nelle ultime settimane sulla CAB? Con quali contenuti precisi (richieste e risposte)?
2. Non ritiene il Consiglio di Stato che la richiesta avanzata a Berna fosse mirata più a ottenere una conferma a posteriori per proseguire con il Messaggio già licenziato, piuttosto che ad avviare un percorso condiviso nell'ambito dei Programmi d'agglomerato, come richiederebbe la procedura ordinaria?
3. Intende il Consiglio di Stato rendere pubbliche le lettere scambiate con il Consiglio federale, data la loro rilevanza politica e finanziaria?
4. Come concilia il Consiglio di Stato la posizione espressa dal Dipartimento del territorio, secondo cui un cofinanziamento federale era "irrealistico", con la risposta del Consiglio federale che lo ammette invece in linea di principio, purché la CAB venga inserita in un Programma d'agglomerato?
5. Chi si assume la responsabilità politica della decisione di non inserire la CAB nel PAL5, unica via ordinaria per accedere a un cofinanziamento federale, e quindi di aver fatto perdere almeno un ciclo temporale al progetto e questo malgrado vi fosse un'indicazione di apertura da parte del Consigliere federale Rösti già a ottobre 2024?
6. Conferma il Consiglio di Stato che, a causa di questa esclusione, l'opera potrà essere candidata soltanto nel PAL6, con conseguente slittamento almeno all'orizzonte 2032–2035?
7. Quali sono i costi aggiuntivi, diretti e indiretti, che questo ritardo comporterà per cittadini e contribuenti (rincarico delle opere, misure tampone, impatti sul traffico e sulla qualità di vita)?
8. Il Consiglio di Stato è intenzionato a ritirare il Messaggio già licenziato e a ripresentare un progetto della variante interrata della CAB, che potrebbe beneficiare del cofinanziamento federale come indicato dal Consiglio federale?
9. Considerato che il Direttore del DT aveva affermato che, se smentito, si sarebbe "cosperso il capo di cenere", come intende oggi tradurre in atti concreti tale dichiarazione?

Alain Bühler
Bassi