

Necessarie nuove infrastrutture per il trasporto pubblico negli agglomerati

Autor(en): **Rè, Giancarlo**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Necessarie nuove infrastrutture per il trasporto pubblico negli agglomerati

Giancarlo Ré

In questo numero presentiamo realizzazioni e/o progetti concernenti infrastrutture per il trasporto pubblico in città svizzere e della vicina Italia.

Il posto principale spetta evidentemente al M2, il primo metrò svizzero interamente automatico, entrato in esercizio a Losanna nel 2008. Per la Svizzera si tratta di un'opera pionieristica perché la S-Bahn di Zurigo, che funziona con successo dagli inizi degli anni '90, ha le caratteristiche di una ferrovia regionale piuttosto che quelle di una metropolitana.

La città di Losanna va giustamente fiera di questa nuova infrastruttura. Il recente rapporto dell'ARE (Ufficio federale dello sviluppo territoriale) sui progetti di agglomerato, cita giustamente il progetto losannese come un modello a cui altri agglomerati urbani dovrebbero ispirarsi e propone di assegnargli la percentuale più elevata di sussidio federale (40%). Come è noto i progetti di agglomerato sono richiesti dalla Confederazione per poter usufruire dei sussidi alle infrastrutture di trasporto negli agglomerati urbani sulla base della legge che ha istituito il Fondo infrastrutturale (che, per queste realizzazioni, dispone di 6 miliardi di franchi in 20 anni). Ottenere una valutazione positiva dall'Autorità federale significa anche disporre di contributi più elevati.

La soddisfazione, in questo caso, non può non essere accompagnata da considerazioni meno positive concernenti i tempi biblici che, in Svizzera, sono necessari per realizzare opere di fondamentale importanza come le infrastrutture a favore del traffico pubblico negli agglomerati.

L'autore di queste note ricorda che, nel 1987, con i colleghi della Commissione edilizia del Consiglio comunale di Lugano, visitò il metrò automatico leggero di Lille. In quella città del nord della Francia il nuovo sistema di trasporto funzionava già da alcuni anni con il sistema VAL (Véhicule automatique léger). Al ritorno presentammo un'interpellanza chiedendo di promuovere uno studio di fattibilità esteso all'intero agglomerato di Lugano. Solo ora, 20 anni dopo, sembra concretizzarsi uno spiraglio di speranza. Il progetto di agglomerato del Luganese, presentato dal Cantone e dalla Commissione regionale dei trasporti, è stato valutato positivamente dall'ARE che propone di sussidiarlo al 30%.

Esso prevede la costruzione di una rete tram definita ad H perché dotata di tre aste. La centrale, in galleria tra Molinazzo (Bioggio) ed il centro città, dovrebbe avere la priorità. L'asta ovest, sul Piano del Vedeggio, è stata oggetto di uno studio di fattibilità sostenuto anche dai Comuni di Agno, Bioggio e Manno. L'asta est dovrebbe correre da Cornaredo al Pian Scairolo sul territorio della città di Lugano. Il Municipio, il 12 dicembre 2008, ha licenziato un rapporto nel quale si dichiara disposto ad eseguire uno studio di fattibilità, sulla tratta cittadina, anticipandone i costi e il Consiglio comunale ha accolto la proposta nella seduta del 9 febbraio 2009.

Il progetto di rete tram del Luganese sta dunque per imboccare i binari giusti.

Presentiamo in questo numero alcuni progetti concernenti realtà italiane a noi vicine. Si tratta della metropolitana di Torino, realizzata in occasione delle Olimpiadi invernali del 2006, e opera attesa da decenni nella capitale italiana dell'automobile e i progetti di Brescia e di Firenze in fase di costruzione. A Brescia, in una realtà non molto dissimile da quella dell'agglomerato di Lugano, si sta realizzando una metropolitana leggera che permetterà di migliorare notevolmente l'accesso alla città dalla periferia (attualmente una delle regioni con il maggior tasso percentuale europeo di auto in circolazione). A Firenze, malgrado il referendum negativo del 2008, i lavori di costruzione delle principali linee di tram proseguono regolarmente. Il voto negativo era infatti solo consultivo e non era dovuto ad avversione al mezzo di trasporto ma dettato piuttosto dalla (comprensibile) preoccupazione di non avvicinare troppo le linee del tram ai principali monumenti storici del centro città.

È auspicabile che, attraverso il Fondo infrastrutturale della Confederazione (votato dalle Camere federali dopo il rifiuto, in votazione popolare, dell'iniziativa «Avanti», e dotato di 20 miliardi di franchi in 20 anni, di cui 6 a favore delle infrastrutture per il trasporto pubblico negli agglomerati urbani) anche nelle principali città svizzere si possano costruire nuove infrastrutture per il trasporto pubblico.