

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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2009)

Heft: 2

Vorwort: Necessarie nuove infrastrutture per il trasporto pubblico negli agglomerati

Autor: Rè, Giancarlo

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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.