

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 36 (2023)
Heft: [18]: Lugano

Artikel: Der schwierige Verzicht aufs Auto = La difficile rinuncia all'automobile
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1050433>

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: 07.01.2026

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



Das Auto spielt im Luganeser Verkehrsmix die Hauptrolle. | Nel mix del traffico luganese l'automobile regna sovrana.

Der schwierige Verzicht aufs Auto | *La difficile rinuncia all'automobile*

Lugano setzt viel daran, den öffentlichen Verkehr zu verbessern und die Stadt fussverkehr- und velofreundlicher zu machen. Doch der Weg dorthin ist steinig. | *Lugano si sta impegnando molto per migliorare il trasporto pubblico e rendere la città più accessibile ai pedoni e alle biciclette. Ma la strada da percorrere è tortuosa.*

Text und Plan |
Testo e progetto:
Werner Huber

«Lugano. Stazione di fine corsa», klingt die SBB-Stimme aus dem Lautsprecher. Endbahnhof Lugano, alle aussteigen. Keine zwei Stunden sind vergangen, seit wir in Zürich in den Intercity eingestiegen sind. Alptransit in den Basistunneln durch den Gotthard und den Monte Ceneri macht es möglich. Und sässen wir nicht in einem Inter-, sondern in einem Eurocity, wären wir in weiteren 78 Minuten in Mailand. Schnell ist das nicht für die 64 Kilometer: Der legendäre Trans-Europ-Express war 1964 fast eine Viertelstunde schneller.

Doch das Hauptproblem ist ein anderes: «Alptransit endet in Lugano. Die Strecke ist nicht fertig gebaut», sagt Marco Hubeli, bis vor kurzem Direktor der Stadtplanung Lugano. Der Bund hat die Planung für die Weiterführung bis nach Chiasso – weitgehend in Tunneln – auf die Zeit nach 2050 verschoben. Das heisst, auch der ganze Güterverkehr inklusive Gefahrgüter rollt weiterhin auf der alten Strecke durch Lugano und entlang dem Luganersee.

«Lugano. Stazione di fine corsa», annuncia dall'altoparlante la voce delle FFS. Stazione terminale di Lugano, si prega di scendere. Da quando siamo saliti sul treno a Zurigo sono trascorse meno di due ore, grazie ad Alptransit che sfreccia nelle gallerie di base del Gottardo e del Monte Ceneri. Se poi al posto dell'Intercity avessimo preso un Eurocity, con altri 78 minuti saremmo arrivati a Milano. Non è certo veloce per una distanza di 64 chilometri: il leggendario Trans-Europ-Express del 1964 ci impiegava quasi un quarto d'ora in meno.

Ma la questione principale è un'altra: «Alptransit finisce la sua corsa a Lugano. La linea non è stata ancora completata», così Marco Hubeli, fino a poco fa direttore della Divisione pianificazione di Lugano. La Confederazione ha rinviato al 2050 il progetto di proseguimento – per lo più in galleria – fino a Chiasso. Ciò significa che anche tutto il trasporto di merci, incluse quelle pericolose, continuerà a viaggiare sulla vecchia linea attraverso Lugano e lungo

Dem Kanton Tessin passt das nicht. Einstimmig hat der Grosse Rat im Mai 2023 den Bund dazu aufgefordert, das Alptransit-Projekt südlich der Alpen fertigzustellen. Ob diese Forderung beim neuen Bundesrat Albert Rösti mehr Gehör findet als bei seiner Amtsvorgängerin, Simonetta Sommaruga? Der Kanton hofft es.

Die Autobahn hat Vorfahrt

Die Autobahn A2 muss nicht so lange warten, bis die Baumaschinen auffahren. Sie ist Teil der Kontinentalverbindung Hamburg-Kalabrien, nimmt den Regionalverkehr auf und ist die Umfahrung von Lugano. Nun soll sie zwischen Lugano und Mendrisio so ausgebaut werden, dass in Spitzenzeiten auch der Pannestreifen benutzt werden kann. Dafür müssen Tunnel und Brücken aus- oder neu gebaut und der Damm bei Melide verbreitert werden. «Potenziamento Lugano Mendrisio», kurz «PoLuMe», heisst das Projekt auf Astra-Italienisch. 1,7 Milliarden Franken soll es kosten. Im Dezember 2022 genehmigte der Bundesrat das Gesamtprojekt, 2030 soll der Bau beginnen.

Lugano ist nicht nur die grösste Stadt im Tessin mit eigener Agglomeration, sondern sie ist selbst Teil des Metropolitanraums Mailand. Diese Nähe zu einer Millionenstadt ist in der Schweiz einzigartig, und die enge Beziehung zwischen Lugano, Como, Mailand und Varese ist in vielem ein Gewinn. Doch sie bringt auch fast 78 000 Grenzübertritte täglich, hauptsächlich Fahrten mit dem Auto. Ohne diese Frontalieri würde die Tessiner Wirtschaft nicht funktionieren, dessen sind sich Marco Hubeli und sein Nachfolger Andrea Felicioni bewusst. Aber sie wissen auch: Mehr Strassen bringen mehr Verkehr.

Die Bahn holt auf

Im Kanton Tessin kommen auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner 632 Autos, in der Stadt Lugano besitzen von 1000 Menschen 597 eine «Macchina». Zum Vergleich: In St. Gallen liegt dieser Anteil bei 449. Dementsprechend ist der Modal Split in Lugano: 67 Prozent Auto (motorisierter Individualverkehr, kurz MIV) gegenüber 8 Prozent öffentlicher Verkehr und 25 Prozent Velo- und Fussverkehr.

Ziel ist es, den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2040 auf 22 Prozent zu erhöhen und den MIV auf 50 Prozent zu reduzieren. Für den Langsamverkehr wird ein Anteil von 30 Prozent angestrebt. Im Hinblick auf den geplanten Ausbau des Velowegnetzes analysierte die Stadt rund 70 Kilometer mögliche Routen, wovon 23 Kilometer ohne besondere Massnahmen zu realisieren wären. 39 Kilometer sind bereits umgesetzt. Gestärkt werden sollen die Ost-West-Verbindungen zwischen dem Bahnhof und den Stadtteilen in der Ebene und am Hang. In der bewegten Topografie können E-Bikes die Beine der «Ciclisti» wirksam unterstützen; entsprechende Sharing-Angebote sind vorhanden und sollen ausgebaut werden.

In den letzten Jahren hat der Kanton viel in den öffentlichen Verkehr investiert. Die S-Bahn Tilo, ein Gemeinschaftsunternehmen der SBB und der lombardischen Trenord, betreibt ein grenzüberschreitendes Netz. Dank dem Ceneri-Basistunnel erreicht man Locarno von Lugano aus in 21 Minuten. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wurde der umgebaute Bahnhof Lugano mit der erneuerten Standseilbahn hinunter ins Zentrum in Betrieb genommen. Seither verbindet auch eine attraktive Treppe den Bahnhof mit der Altstadt. Zurzeit ist der nördliche Teil des Bahnhofs erneut eine Grossbaustelle. Die Personenunterführung Besso wird grosszügig ausgebaut. Für die Bauarbeiten musste man sogar das 600 Tonnen schwere einstige Post- und Zollgebäude vorübergehend um 40 Meter verschieben. Ein wichtiger Teil des Plans ist die →

il lago. Ma il Canton Ticino non ci sta. Nel maggio 2023 il Gran Consiglio ha chiesto all'unanimità alla Confederazione di portare a termine il progetto Alptransit a sud delle Alpi. Chissà se il nuovo consigliere federale Albert Rösti sarà più propenso ad ascoltare la richiesta rispetto al suo predecessore, Simonetta Sommaruga? Il Cantone lo spera.

Precedenza all'autostrada

L'autostrada A2 non dovrà attendere molto a lungo l'arrivo delle macchine da cantiere. Il tratto, che fa parte del collegamento continentale Amburgo-Calabria, assorbe il traffico regionale e funge da circonvallazione di Lugano. L'intento è ora di potenziarlo tra Lugano e Mendrisio, in modo tale che nelle ore di punta si possano utilizzare anche le corsie di emergenza. Pertanto, occorre rafforzare o costruire ex novo gallerie e ponti, oltre ad allargare il ponte-diga di Melide. «Potenziamento Lugano Mendrisio», in breve «PoLuMe», è il nome assegnato dall'ASTRA al progetto che avrà un costo di 1,7 miliardi di franchi. Il Consiglio federale ha approvato il progetto globale nella seduta di dicembre 2022. I lavori partiranno nel 2030.

Oltre a essere la più grande città del Ticino con un proprio agglomerato urbano, Lugano fa anche parte dell'area metropolitana di Milano. Questa vicinanza a una metropoli è un caso unico in Svizzera e lo stretto legame tra Lugano, Como, Milano e Varese offre molti vantaggi. Al tempo stesso, però, comporta anche lo spostamento giornaliero di quasi 78 000 frontalieri che, in genere, viaggiano in auto. Marco Hubeli e il suo successore Andrea Felicioni non hanno dubbi, senza frontalieri l'economia ticinese non potrebbe funzionare. Ma sanno anche che più strade significa più traffico.

Il recupero della ferrovia

Il Canton Ticino conta 632 automobili per 1000 abitanti e nella città di Lugano su 1000 persone, 597 possiedono una macchina. A titolo comparativo: a San Gallo la quota è di 449. Il modal-split di Lugano è dunque il seguente: il 67% di auto (traffico individuale motorizzato, TIM) a fronte dell'8% di trasporto pubblico e del 25% di ciclisti e pedoni.

L'obiettivo è di incrementare il trasporto pubblico fino al 22% entro il 2040 e di ridurre il TIM al 50%, mentre per il traffico lento la percentuale auspicata è del 30%. Riguardo al progetto di potenziamento della rete delle piste ciclabili, la città ha ispezionato circa 70 chilometri di possibili percorsi, di cui 23 chilometri non richiederebbero particolari misure di intervento. Sono già stati realizzati 39 chilometri. Si tratta di rafforzare i collegamenti est-ovest tra la stazione ferroviaria e i quartieri in pianura e sui pendii. In questa topografia alquanto movimentata le e-bike possono essere un valido aiuto per le gambe dei ciclisti. Si devono ottimizzare le varie offerte di sharing attuali.

Negli ultimi anni il Cantone ha investito molto nel trasporto pubblico. La S-Bahn Tilo, un'impresa comune delle FFS e di Trenord Lombardia, gestisce una rete transfrontaliera. La galleria di base del Monte Ceneri consente di percorrere il tratto Lugano-Locarno in soli 21 minuti. Con l'apertura della galleria di base del Gottardo è stata messa in funzione la stazione ferroviaria ristrutturata di Lugano. Da qui, adesso, per arrivare giù in centro storico si può prendere la nuova funicolare o scendere a piedi su una bella e comoda scalinata.

Al momento il lato nord della stazione è di nuovo un grande cantiere. Si sta procedendo con il massiccio ampliamento del sottopasso pedonale di Besso, che ha addirittura reso necessario il temporaneo spostamento di 40 metri dell'ex edificio postale e doganale dal peso di 600 tonnellate. Una parte importante del progetto è →

→ Neuordnung des Strassennetzes im Bereich des Bahnhofs. So sollen die Busse des öffentlichen Verkehrs durch die neue Unterführung «Sottopasso Genzana» unter den Bahngleisen hindurch einen neuen Busterminal hinter dem Bahnhof erreichen.

Das Tram kehrt zurück

Im Untergrund, tief unter den Gleisen, wird eines Tages parallel zur neuen Personenunterführung eine Tramhaltestelle entstehen. «Rete Tram-Treno del Luganese» (RTTL) heisst das Projekt, das die Verkehrsbeziehungen in Lugano und Umgebung neu definieren soll. Im März hat das Bundesamt für Verkehr das Projekt genehmigt, zurzeit laufen die Ausführungsplanung und die Enteignungsverfahren. Baubeginn soll in zwei bis drei Jahren sein. Herzstück des Projekts RTTL ist der gut zwei Kilometer lange Breganzona-Tunnel, der das Stadtzentrum mit dem Veduggio-Tal verbinden wird. Dort wird sich die Linie in zwei Äste aufteilen: nach Norden in Richtung Manno und nach Süden – auf dem Trasse der bestehenden Lugano-Ponte-Tresa-Bahn (FLP) – in Richtung Ponte Tresa. Der Abschnitt der FLP, der sich vom Bahnhof Lugano durch Tunnels und Täler nach Bioggio schlängelt, wird aufgehoben und zu einer Veloroute umgebaut. Allerdings gibt es gegen dieses Vorhaben noch Widerstand.

Der Tram-Treno startet am Piazzale ex Scuole, wo sich der Busterminal mit den transluzenten Dächern von Mario Botta befindet. Zurzeit läuft ein Wettbewerb für die Umgestaltung des Platzes. Ein wichtiges Element ist eine unterirdische Abstellanlage für Velos. Bottas «Pensilina» steht zur Disposition. Das in der ersten Etappe T-förmige Tramnetz soll in einer zweiten Etappe nach Cornaredo am nördlichen Stadtrand sowie zum Campo Marzio verlängert und in einer dritten Etappe Richtung Süden bis Scairolo und Figino zu einem H-förmigen Netz erweitert werden. Bei der letzten Etappe steht zurzeit ein Ausbau mit leistungsfähigen Bussen im Vordergrund.

Mit dem Neubau des Tram-Treno kehrt das Tram nach Lugano zurück. Schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts besass die Stadt ein 7,5 Kilometer langes Tramnetz. Dazu kam die Lugano-Cadro-Dino-Bahn, auf Stadtgebiet ebenfalls ein Tram. In den 1950er-Jahren wurden diese Bahnen auf Busbetrieb umgestellt. Noch bis 1986 war das Funicolare degli Angioli, die Standseilbahn neben der gleichnamigen Kirche, in Betrieb. Diese Bahn, ein technisches Meisterwerk, soll nun reaktiviert werden. Ein Wettbewerb umfasst das Gebiet am See, das Funicolare und den Parco Tassino bei der Bergstation.

Zaghaftes Wachstum der Fussverkehrsbereiche

An der Uferpromenade konzentriert sich die Debatte um den Verkehr wie unter einem Brennglas. Gerade für eine touristische Destination wie Lugano wäre eine autofreie Promenade ein grosser Gewinn. Doch nach wie vor rollen die Autos entlang dem Lungolago und schneiden die Stadt vom See ab. Das wird noch eine ganze Weile so bleiben, obschon der Verkehr bereits deutlich reduziert werden konnte und Tempo 30 eingeführt wurde, um den Lärm zu reduzieren.

Schon vor Corona sperrte die Stadt die Uferstrasse zu bestimmten Zeiten ab. Heute ist die Strasse jeweils an Freitag- und Samstagabenden bis frühmorgens um halb zwei für den Verkehr gesperrt. Mehr liegt im Moment aus politischen Gründen nicht drin, da die Anwohnerschaft der Ausweichrouten zu stark belastet wird. Entlastung soll dereinst eine zusätzliche Hauptverkehrsachse hinter dem Bahnhof bringen. Doch bis diese bereitsteht, dürfte es 2040 oder noch später werden. Immerhin konnten

→ *il riassetto della rete viaria nell'area della stazione ferroviaria. Gli autobus del trasporto pubblico transiteranno sotto i binari nel nuovo «Sottopasso Genzana» per raggiungere il nuovo terminale dietro la stazione.*

Ritorna il tram

Nel sottosuolo, in profondità sotto i binari e accanto al nuovo sottopasso pedonale, è prevista la realizzazione di una fermata del tram. «Rete Tram-Treno del Luganese» (RTTL) è il nome del progetto che mira a ridefinire le condizioni del traffico a Lugano e dintorni. L'Ufficio federale dei trasporti lo ha approvato a marzo. Attualmente sono in corso la pianificazione esecutiva e la procedura d'espropriazione. I lavori inizieranno tra 2-3 anni. Il fulcro del progetto RTTL è la galleria Breganzona, due chilometri di percorso per collegare il centro cittadino alla Valle del Veduggio, dove la linea si dividerà in due rami: verso nord in direzione Manno e verso sud, sul tracciato dell'esistente ferrovia Lugano-Ponte-Tresa (FLP), in direzione Ponte Tresa. Il tratto di FLP che dalla stazione di Lugano si snoda attraverso gallerie e valli in direzione Bioggio sarà smantellato e convertito in pista ciclabile. Il progetto suscita però ancora delle resistenze.

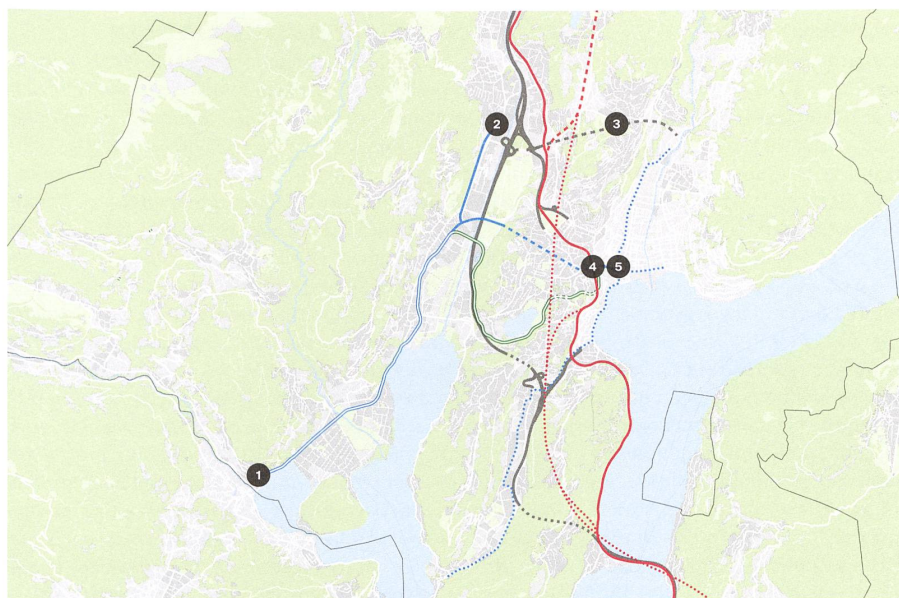
Il tram-treno parte dal piazzale ex Scuole, dove si trova il terminale degli autobus con le pensiline traslucide di Mario Botta. Attualmente è stato bandito un concorso per il nuovo assetto del piazzale che prevede un'importante area di parcheggio sotterraneo per le biciclette. Lo spazio sotto la «Pensilina» di Botta è a disposizione. La rete tranviaria, a forma di T nella prima fase, sarà prolungata nella seconda fase verso Cornaredo nella periferia nord e Campo Marzio, mentre la terza fase prevede un ampliamento a forma di H in direzione sud fino a Scairolo e Figino. Allo stato attuale l'ultima fase è focalizzata su un potenziamento con incremento dell'efficienza degli autobus.

La nuova costruzione del tram-treno segna il ritorno del tram a Lugano dopo tanto tempo. Nella prima metà del 19° secolo la città vantava già una rete tranviaria della lunghezza di 7,5 chilometri, a cui si aggiunse il treno Lugano-Cadro-Dino, che attraversava l'area urbana come linea tranviaria. Negli anni Cinquanta questi mezzi sono stati convertiti a servizio autobus. La Funicolare degli Angioli, adiacente all'omonima chiesa, è rimasta in funzione sino al 1986. L'impianto, un'opera d'arte tecnologica, sarà ora riattivato: è in atto un concorso che comprende l'area intorno al lago, la funicolare e il Parco Tassino presso la stazione a monte.

Crescita a rilento della viabilità pedonale

Il dibattito sul traffico viene concentrato sulla passeggiata del lungolago come sotto una lente d'ingrandimento. In particolare Lugano, che è meta turistica, potrebbe trarre molti vantaggi da una passeggiata senza traffico. Invece le auto continuano a circolare sul lungolago, tagliandolo fuori dalla città. Pare che la situazione rimarrà tale ancora un bel po' di tempo sebbene il traffico sia stato nettamente ridotto e sia stato anche introdotto un nuovo limite di velocità di 30 km/h per abbattere il rumore.

Anche prima della pandemia di Covid-19 la città era solita chiudere al traffico il lungolago in determinate ore del giorno. Oggi la chiusura è prevista le sere di venerdì e sabato sino all'una e mezzo di notte. Per ragioni politiche, più di così per ora non si può fare, tenuto conto che i percorsi alternativi gravano pesantemente sugli abitanti del luogo. Ad alleggerire la situazione sarà un ulteriore asse di trasporto principale, che sorgerà dietro la stazione. Ma c'è da aspettare fino al 2040 o anche di più. Negli ultimi anni si è vista, se non altro, l'eliminazione delle automobili da alcu-



- Verkehrsachsen | Assi di trasporto**
- Bahnlinien SBB | Linie FFS
 - - - Alptransit Ceneri-Basistunnel | Galleria di base Alptransit Ceneri
 - Alptransit Ausbau nach 2050 | Potenziamento Alptransit post 2050
 - == Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) aufzuhebendes Trassee, neu Fussgänger- und Veloweg | Tracciato da rimuovere, nuova mobilità pedonale e ciclistica
 - Rete Tram-Treno (RTTL)
 - 1. Bauetappe | 1° lotto di costruzione
 - == RTTL auf FLP-Trassee, 1. Bauetappe | RTTL su tracciato delle FLP, 1° lotto di costruzione
 - RTTL weiterer Ausbau | RTTL ulteriore potenziamento
 - Autobahn A2 | Autostrada A2
- 1 Ponte Tresa
2 Manno
3 Veduggio-Cassarate-Tunnel | Galleria Veduggio-Cassarate
4 Lugano SBB/FFS
5 Piazza ex Scuole

in den vergangenen Jahren einige Strassen in der Innenstadt von den Autos befreit oder der Verkehr stark reduziert werden. Prominentes Beispiel dafür ist die Via della Posta mit ihren Querstrassen. Eine starke Belastung in den engen Strassen sind die LKWs, die die Waren anliefern. Hier schwebt den Stadtplanern ein Logistiksystem mit kleinen Wagen vor. In einer ersten Phase soll ein Reservationssystem eingeführt werden, später möchte man regionale Hubs einrichten. Und schliesslich denken die Planenden sogar daran, Güter mit dem künftigen Tram zur Feinverteilung ins Zentrum zu bringen. Zukunftsmusik.

Ein Tunnel stellt die Stadt auf den Kopf

Gegenwärtig sind die Luganesi immer noch daran, die Anpassungen der letzten Jahre – sprich: die Einschränkungen für die «Automobilisti» – zu verdauen. 2012 eröffnete der Strassentunnel zwischen Veduggio und Cassarate. Dank ihm erreichte man den nördlichen Teil der Stadt direkt via Autobahnausfahrt Lugano Nord. Bundesrätin Doris Leuthard erinnerte an der Eröffnung daran, dass das Bundesgeld nur geflossen ist, weil sich Lugano verpflichtet hatte, die Parkplätze im Zentrum zu reduzieren. Dies hat die Stadt dann auch tatsächlich getan. Mit dem Tunnel rückte Cornaredo auch in den Fokus der Projektentwickler: Der Hinterhof, wo man bislang alle Einrichtungen unterbrachte, die niemand wollte, wurde salonfähig. Tatsächlich ist es den Stadtplanern ein Anliegen, dass die Bevölkerung nicht mehr nur die Altstadt am See als Zentrum versteht, sondern auch das Gebiet in der Ebene bis nach Cornaredo. Um diesen Stadtraum auch für Velofahrer und Fussgängerinnen attraktiv zu machen, soll der Fluss Casarate renaturiert und aus der neuen Grünachse auch eine Langsamverkehrsachse werden.

Bürgermeister Marco Borradori sprach an der Tuneleinweihung von einem «radikalen Wechsel eines Verkehrssystems, einer Mentalität und fest verwurzelten Gewohnheiten». Wirklich vollzogen ist dieser Wechsel indes auch nach über zehn Jahren noch nicht. Zudem sind im Tessin bei Neubauten Parkplätze immer noch vorgeschrieben. Es ist eben schon so, wie Marco Hubeli konstatiert: «Im Tessin fährt man Auto». Doch es besteht Hoffnung: Die jüngere Generation ist weniger autophil als die ältere. Und in Baubewilligungsverfahren gibt es tatsächlich Bauherrschaften, die gerne weniger Parkplätze bauen würden, als vorgeschrieben sind. Bloss: Im Moment ist das gesetzlich noch nicht möglich. ●

ne strade del centro urbano o comunque una forte riduzione del traffico. Un esempio lampante è la Via della Posta, con le sue trasversali. Un grande peso per le strette strade cittadine: gli autocarri che scaricano le merci. Qui gli urbanisti hanno in mente un sistema logistico che utilizza autoveicoli di piccole dimensioni. In un primo tempo sarà operativo un sistema di prenotazione che verrà poi sostituito da una rete di hub regionali. Infine, i progettisti pensano addirittura di utilizzare il futuro tram per distribuire la merce in modo capillare fino al centro città. Ancora un lontano miraggio.

Una galleria segna un cambio di rotta in città

Attualmente i luganesi stanno ancora cercando di metabolizzare gli adeguamenti degli ultimi anni, ossia le limitazioni imposte agli automobilisti. Nel 2012 è stata aperta la galleria stradale da Veduggio a Cassarate, grazie alla quale si raggiunge la periferia settentrionale della città direttamente dallo svincolo autostradale di Lugano Nord. Durante la cerimonia di inaugurazione la consigliera federale Doris Leuthard ha ricordato che i fondi federali erano arrivati soltanto grazie all'impegno assunto da Lugano di ridurre i parcheggi del centro. Impegno che la Città ha rispettato. La galleria ha altresì attirato l'attenzione dei promotori del progetto su Cornaredo: questo «cortile» che aveva ospitato le strutture rifiutate da tutti, è diventato interessante. Per gli urbanisti è in effetti importante che la popolazione, oltre alla città vecchia e al lago, viva come centro anche la zona della pianura fino a Cornaredo. Al fine di rendere questo spazio urbano interessante anche per ciclisti e pedoni, l'idea è di rinaturalizzare il fiume Casarate e di fare del nuovo asse verde una asse di transito per il traffico lento.

Sempre all'inaugurazione della galleria, il sindaco Marco Borradori aveva parlato di «un cambiamento radicale nel sistema dei trasporti, nella mentalità e nelle abitudini saldamente radicate». Sono passati ormai più di dieci anni, ma una vera e propria svolta non si è ancora vista. In più, per le nuove costruzioni il Ticino continua a prescrivere l'obbligo di parcheggi. Come osserva giustamente Marco Hubeli, «in Ticino si va in macchina». Ma c'è una speranza: rispetto alla vecchia generazione, i giovani sono meno amanti dell'automobile. Nelle procedure di rilascio della licenza edilizia si trovano in effetti committenti favorevoli a costruire meno posti auto di quanti prescritti. Peccato che al momento la legge non lo permetta ancora. ●