

Rapporto della giuria FLUX – Snodo d'oro 2019

1. Obiettivo e tema chiave

«FLUX – Snodo d'oro» è un premio nazionale conferito una volta all'anno che mette in luce l'importanza del trasporto pubblico nel quadro della mobilità sostenibile e di una sinergia garantita tra i diversi vettori di traffico. Ogni anno viene fissato un tema chiave che tiene conto dei vari aspetti di uno snodo di traffico e contribuisce a mettere in luce la progettazione e il funzionamento di soluzioni al passo con i tempi. Il premio viene assegnato al comune che ha partecipato attivamente alla progettazione dello snodo di traffico, e conferito in occasione di «MOVIMENTO – Forum per la mobilità».

L'edizione 2019 è stata dedicata al tema del **nodo d'interscambio con piano di urbanistica globale**, ovvero la buona integrazione di una stazione e la sua sinergia con lo sviluppo dei quartieri vicini.

2. I passati vincitori

2018	Papiermühle, Ittigen	Snodo con scartamento metrico al servizio dei pendolari
2017	Château-d'Oex	Snodo turistico con scartamento metrico
2016	Delémont	Snodo d'interscambio di medie dimensioni
2015	Wallisellen	Snodo d'interscambio negli agglomerati
2014	Scuol	Miglior sistema di trasporto pubblico in una località turistica di montagna
2013	Interlaken – Ost	Località portuali
2012	Aeroporto di Zurigo	Informazioni alla clientela
2011	Stazione di Renens e stazione di Wil	Traffico lento
2010	Stazione di Horgen	Di notte
2009	Stazione di Frauenfeld	Inter e multimodalità, mobilità combinata
2008	Stazione di Baden	Potenziale di sviluppo economico
2007	Stazione di Visp	Qualità e innovazione per un trasporto pubblico interessante

3. Giuria tecnica

Ueli Stückelberger, presidente di giuria, Unione dei trasporti pubblici (UTP)

René Böhlen, LITRA, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici

Andreas Budliger, AutoPostale SA

Philippe Gasser, Citec SA

Anders Gautschi, Associazione Traffico e Ambiente (ATA)

Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism

Remo Petri, Procap Svizzera

Robert Riesen, LineUp, agenzia di comunicazione

Magdalena Meyer-Wiesmann, Associazione dei Comuni Svizzeri

4. Procedura di nomina e criteri di valutazione

Un gruppo di valutazione costituito dai rappresentanti dei patrocinatori del FLUX ha valutato 150 località. 13 nodi hanno soddisfatto tutti i criteri e sono perciò stati visitati e valutati. Su questa base la giuria tecnica ha nominato le seguenti località:

- Lugano
- San Gallo
- Zurigo Oerlikon
- La Chaux-de-Fonds

Tutte e quattro presentano ottime qualità a livello d'integrazione urbana e di mobilità combinata, ma si distinguono per i loro contesti molto diversi.

La giuria tecnica, accompagnata dal gruppo di valutazione, ha visitato le località nominate ed espresso quindi la sua valutazione sulla base di un elenco dettagliato di criteri. Ai fini della valutazione, la giuria ha applicato i seguenti criteri:

- qualità del trasbordo e conforto
- offerte e servizi intorno allo snodo
- segnaletica/accessibilità
- situazione del traffico motorizzato individuale
- informazione ai clienti
- piano di urbanistica globale

5. San Gallo, vincitore del premio 2019: «spazi pubblici completamente riorganizzati»

Il premio FLUX 2019 viene conferito a San Gallo, che ha convinto la giuria per l'organizzazione generale dell'interfaccia e la cura dedicata alla pianificazione, molto chiara e funzionale. La giuria ha individuato nel vincitore un tocco d'eccellenza e un'ottima capacità di coordinazione tra gli attori.

Nelle aree circostanti la stazione e all'interno della stessa gli spazi sono stati ripensati accuratamente nonostante il numero di parti coinvolte (sei aziende di trasporto, FFS Immobili, FFS Infrastruttura, le autorità cittadine, il Cantone, la Confederazione, l'associazione a favore delle persone a mobilità ridotta, i taxi, le associazioni promotrici della mobilità ciclistica, le attività commerciali interessate). Il risultato finale è una soluzione completamente integrata di trasporto, spazio pubblico e sviluppo urbanistico su un ampio perimetro. Oggi non è più possibile delimitare i confini tra il settore delle FFS e quello pubblico della città. A San Gallo la stazione è completamente integrata nel centro città e viceversa.

In passato il piazzale della stazione era un luogo di conflitti, caratterizzato da una circolazione caotica. La decisione di fondo è stata di eliminare il traffico automobilistico da quest'area per ottenere la tranquillità necessaria per un nodo d'interscambio efficiente e adatto ai pedoni. Tuttavia, tenuto conto delle dimensioni ridotte della piazza, è stato necessario pianificare nuovamente l'interfaccia e la rete di trasporti pubblici. L'obiettivo era ridurre il numero di banchine per bus malgrado un aumento dell'offerta. La soluzione prevedeva la sostituzione delle linee con capolinea, con linee diametrali e la condivisione delle banchine per varie linee. L'altezza delle pensiline è stata giudicata eccessiva dal pubblico, ma era indispensabile per poter accogliere gli autopostali a due piani presso tutte le banchine.

Nella nuova configurazione, l'area è attraversata tutti i giorni da circa 1800 bus e 50 vetture della linea tramviaria della ferrovia appenzellese. Oggi da 25'000 a 30'000 viaggiatori usufruiscono di una corrispondenza tra bus o autopostale e treno. A questo flusso si aggiungono all'incirca 7-10'000 corrispondenze tra le linee di bus e di autopostali.

I due lati della stazione sono stati adibiti a zona d'incontro, ma l'accesso delle auto avviene soprattutto dalla parte nord dove si trova un parcheggio con 400 posteggi. È possibile accedere in macchina dal lato sud fino al parcheggio del Comune e ai 100 posti previsti per gli utenti del nodo d'interscambio.

La stazione è dotata di due sottopassaggi che collegano facilmente i quartieri da una parte e dall'altra della linea ferroviaria. Il passaggio ovest porta direttamente al parcheggio per auto, a un parcheggio per biciclette e alla Scuola universitaria professionale di San Gallo, che è stata costruita di recente e vanta una posizione ottimale nei pressi della stazione. L'altro sottopassaggio sbocca sul piazzale della stazione accanto al Comune. L'utente ha una visione completa dell'interfaccia dei bus: gli spazi sono chiari, le banchine per i bus sono disposte in modo da lasciare un ampio passaggio per i pedoni e l'orientamento dentro e intorno alla stazione è facilmente comprensibile.

Intorno al complesso possono essere posteggiate in totale all'incirca 1500 biciclette, principalmente nei due appositi parcheggi (uno all'estremità del nuovo sottopassaggio e l'altro ai piedi del Comune).

Il nodo d'interscambio di San Gallo è inoltre in primo in Svizzera totalmente attrezzato per accogliere le persone a mobilità ridotta. Tutte le banchine per bus sono alte 22 cm. Su tutto il complesso sono inoltre presenti percorsi tattili. I sottopassaggi che permettono di accedere ai binari ferroviari sono dotati di una rampa e di un ascensore, oltre alle scale. L'illuminazione degli spazi sotterranei è stata adeguata con cura per aiutare le persone con disabilità visive. La presenza di molte persone a mobilità ridotta nel complesso dimostra che si sentono al sicuro dopo i lavori realizzati.

Un altro aspetto da sottolineare è l'eccellente lavoro di rinnovo eseguito sull'edificio storico della stazione in stile art déco.

6. Riconoscimento delle restanti località

Lugano, «un nodo urbano in evoluzione»

Rinnovata nel 2017, la stazione di Lugano è stata ammodernata e trasformata in un luogo molto accogliente e funzionale. Ora il piazzale della stazione è pedonabile, rimanendo al contempo accessibile ai bus e ai taxi.

Il complesso offre una fantastica vista sulla cattedrale, il lago e la città. L'ubicazione in semipendenza rappresenta al tempo stesso una difficoltà per gli accessi e un vantaggio per la vista panoramica.

Inizialmente l'area della stazione era un quartiere molto periferico, caratterizzato dalla divisione dei binari ferroviari e dalla pressione del traffico. L'obiettivo era collegare questo quartiere alla parte bassa della città e ripensare il traffico automobilistico nel centro città allargato. Il progetto prevede di liberare il lungolago dai 50'000 veicoli al giorno che lo percorrono, costruendo una circonvallazione nord e creando un collegamento molto più diretto della linea ferroviaria regionale dall'aeroporto di Agno, con una nuova tratta che passa sotto la stazione FFS. L'attuale tratta sarà riutilizzata per una pista pedonale e ciclabile.

La realizzazione del progetto ha richiesto più fasi di riflessione e ideazione, tra cui, nel 2005, il concorso che ha confermato l'importanza di creare un collegamento tra la parte bassa e la parte alta della città.

Nel 2007 il sottopassaggio sud è stato prolungato per creare un collegamento con il quartiere a ovest.

Nel 2017, la prima importante tappa di trasformazione della stazione ha permesso di realizzare l'area per pedoni e bus, una hall su due livelli all'uscita del sottopassaggio sud, il rinnovo dell'edificio storico, l'ammodernamento della funicolare e la ristrutturazione di una via pedonale che conduce direttamente in città. Tale tappa pone l'accento sulla hall che collega il livello

inferiore e il piazzale, diventando il nuovo centro nevralgico della stazione. Una grande scala invita il viaggiatore, che arriva dal sottopassaggio, a salire verso il piazzale per ammirare la fantastica vista sulla città. Altrettanto ampi sono i percorsi per coloro che desiderano prendere la funicolare al livello inferiore della hall o si dirigono verso le scale, per scendere direttamente verso la parte bassa della città. Il bordo del piazzale è realizzato a gradini, su cui ci si può sedere e godersi la vista sulla città. La pedonalizzazione favorisce anche gli interscambi con la stazione ferroviaria di Ponte Tresa (FLP), grazie alla passerella e alla rampa che esistevano già.

Oggi l'interfaccia non è del tutto completata. Gli autopostali sono, ad esempio, raggruppati all'estremità dell'area, lontani dalla nuova hall e mancano indicazioni sufficienti per il viaggiatore occasionale. Si tratta tuttavia di una situazione transitoria, così come lo sono peraltro le fermate dei bus urbani presenti sul sito.

Nell'ambito della prossima grande tappa di trasformazione verranno raggruppati tutti i bus proprio accanto al lato nord-est della stazione, in collegamento con il sottopassaggio nord, e verrà realizzato un parcheggio sotterraneo con 400 posti auto. Questi lavori saranno ultimati entro il 2024.

Il progetto sarà in seguito completato da una nuova linea sotterranea della Ferrovia Lugano Ponte Tresa (FLP), in tram-treno con una stazione perpendicolare ai binari delle FFS. La nuova stazione sarà realizzata in grande profondità, ma con un accesso diretto alla futura autostazione e al sottopassaggio nord della stazione.

L'esempio di Lugano illustra come la trasformazione di una stazione in un nodo di trasporti integrato nella città implichi importanti cambiamenti, che devono necessariamente essere realizzati progressivamente. La prima importante tappa, appena conclusa, rappresenta già un chiaro orientamento verso i pedoni e i trasporti pubblici. Ora si tratta di portare a termine il masterplan del quartiere.

La Chaux-de-Fonds, «una piazza per pedoni con pensiline spettacolari»

Prima una procedura partecipativa, poi un concorso vinto dall'ufficio di architettura Frundgavilla hanno permesso alla città de La Chaux-de-Fonds di realizzare una magnifica area pedonale antistante la stazione. L'area è suddivisa in tre parti: al centro, il piazzale della stazione che si estende fino all'Avenue Léopold-Robert, a est una pensilina multifunzionale e a ovest la banchina dei bus che raggruppa tutte le linee sotto una seconda pensilina bianca. Ristrutturata tra marzo 2015 e ottobre 2016, l'area è pedonale con una circolazione lenta dei bus. Salta subito all'occhio l'audace architettura delle pensiline. Come possono reggere le tettoie che poggiano su alti pilastri filiformi? E la neve? Non è forse risaputo che a La Chaux-de-Fonds gli inverni sono caratterizzati da abbondanti nevicate e che la mattina presto è necessario spostare enormi masse di neve per permettere la normale circolazione dei bus? Come possono strutture aeree come queste resistere a tali condizioni? Tutta la grazia dell'architettura contemporanea contrasta alla perfezione i tre edifici storici in pietra calcarea gialla ubicati intorno all'area.

In passato questo spazio era un luogo di numerosi conflitti tra pedoni, traffico e parcheggi malgrado il traffico relativamente ridotto (3300 veicoli al giorno) e un'autostazione di limitata capacità.

La trasformazione dell'area imponeva una soluzione che permettesse di mantenere lo spazio per i bus. Per questo motivo il nuovo polo per bus è ubicato a ovest. Durante la sua costruzione e fino alla sua messa in servizio, i bus venivano fatti circolare nella zona est.

Con la ristrutturazione, i taxi, la sosta veloce, i parcheggi per biciclette e quelli per le automobili sono stati spostati nella zona circostante la pensilina est, verso il centro storico.

Tutta l'area si trova allo stesso livello, facilitando così gli spostamenti delle persone a mobilità ridotta. Unita stonatura: i bordi delle banchine dei bus non sono adatti a certi tipi di bus.

Bisognerà tenerne conto in futuro nella scelta del materiale rotabile.

La ristrutturazione ha innescato un effetto domino: da allora, infatti, i negozi si aprono sulla piazza, i pedoni si riappropriano degli spazi che hanno ripreso vita e le FFS hanno eseguito diversi lavori di trasformazione e apportato vari miglioramenti. Nel sottopassaggio si possono ammirare le opere degli artisti Plonk et Replonk, con il loro caratteristico stile stravagante. La hall è più accogliente e ospita vari servizi e negozi. Gli ascensori che permettono di accedere alla stazione dal lato sud e in particolare alla piscina e alla pista di pattinaggio, sono stati rinnovati. Nella visione globale si inserisce anche un importante progetto di sviluppo del futuro quartiere Le Corbusier sulle vecchie linee ferroviarie in disuso a ovest, subito dopo il polo dei bus. Per l'avvio del progetto occorre ancora aspettare la risoluzione delle ultime opposizioni. Un po' più lontano, diversi edifici di nuova costruzione o ristrutturati di recente traggono vantaggio dalla nuova attrattiva e dalla dinamicità offerta dalla stazione.

In una prossima tappa, le autorità prevedono di ristrutturare gli spazi pubblici che collegano il centro storico, consapevoli che il centro si è spostato verso la stazione.

Zurich Oerlikon, «la stazione integrata»

Ciò che colpisce è l'intensità urbana del complesso, l'elevato numero di scambi e l'interconnessione tra gli spazi pubblici e le infrastrutture di trasporto (stazione o polo d'interscambio tram/bus). La stazione è aperta, spaziosa e multiforme. Gli edifici vicini sono stati costruiti in epoche diverse e hanno diverse altezze. Si percepisce la dinamicità di una città che cresce e si trasforma.

Quella di Zurigo Oerlikon è la 7^a stazione svizzera in ordine d'importanza. È servita da all'incirca 50 treni all'ora (diverse linee nazionali e 12 linee RER con una frequenza di percorrenza tra la mezz'ora e il quarto d'ora), ovvero 800 treni al giorno. In questo nodo di trasporto transitano anche tre linee di tram e 9 linee di bus. A causa di questa eccellente offerta, la quota di trasporti pubblici zurighesi in splitting modale (tutti gli spostamenti) è pari al 41%.

Con la trasformazione del quartiere industriale a nord in un quartiere moderno e in pieno sviluppo (5000 abitanti e 9000 posti di lavoro) e con il centro storico a sud, la stazione è diventata un luogo di passaggio che collega le varie zone della città. Questo progetto è basata sul piano del 2000, rafforzato nel 2009 con un modello che puntava a collegare il quartiere est, ovvero la parte che si trova nell'incrocio a Y della ferrovia. Oggi Oerlikon funge da snodo centrale per i trasporti pubblici di Zurigo Nord e del Glattal centrale.

Nel 2016, nella stazione transitavano 85'700 viaggiatori al giorno (somma dei passeggeri che salgono e scendono dai mezzi di trasporto). I trasporti pubblici urbani sono organizzati in tre interfacce che nel 2018 contavano rispettivamente 8200 viaggiatori al giorno a nord, 19'500 a est e 23'800 a sud.

In una stazione con una tale intensità di scambio diventa fondamentale moltiplicare gli accessi e le interfacce. Dopo la trasformazione, la stazione conta tre sottopassaggi più un passaggio riservato ai ciclisti e un incrocio supplementare sul sottopassaggio che collega il nuovo quartiere. Nei due sottopassaggi è a disposizione un numero moderato di attività commerciali. Arrivando dai quartieri vicini, l'accesso pedonale verso la stazione è intuitivo ed evidenziato da pensiline realizzate in vetro giallo alle entrate dei sottopassaggi. Camminando, invece, nel senso inverso occorre conoscere il luogo per capire rapidamente dove dirigersi per prendere la propria coincidenza con il bus o il tram che circolano intorno alla stazione. È il problema dei grandi snodi di trasporto: la ripartizione dei diversi punti di scambio va a discapito della chiarezza dei viaggiatori occasionali.

Il passaggio riservato ai ciclisti costituisce un importante collegamento per la mobilità dolce tra i quartieri sud e nord e le rampe d'accesso da una parte e dall'altra dell'area permettono loro di attraversarla in tutta comodità. L'unico aspetto negativo: a causa della posizione del sottopasso ciclabile, si vengono a creare incroci con il flusso di pedoni nella parte sotterranea.

Le possibilità d'intermodalità sono completate da due velostazioni con circa 400 posteggi ciascuna. Una si trova sotto le banchine ferroviarie ed è accessibile dal passaggio riservato alle

biciclette, mentre l'altra si trova all'entrata dell'incrocio est. Nei pressi della stazione sono inoltre disponibili 14 posteggi Mobility.

L'immagine generale del complesso è quella di spazi pubblici che attraversano la stazione: quindi una stazione totalmente integrata nella città.

7. Commenti generali

Anche quest'anno è stato difficile nominare un vincitore tra i candidati. Ciò dimostra la qualità sempre più elevata dei luoghi che ospitano i trasporti pubblici e l'importanza di confrontare i complessi, tenendo conto del contesto urbanistico e storico.

La valutazione del 2019 permette di trarre qualche insegnamento generale in merito alle caratteristiche ideali di una stazione o di un polo d'interscambio.

Tali nodi di trasporto vivono in sinergia con i pedoni e progressivamente diminuisce il numero di macchine che vi circolano. A cosa è dovuta questa tendenza? Si tratta di aree caratterizzate da un traffico intenso, che generano importanti flussi di viaggiatori, che si dirigono nei rispettivi quartieri o verso una corrispondenza in treno o in tram. La grande accessibilità delle stazioni è anche una ragione per allestire delle strutture di agglomerazione (ad es. scuola universitaria) e rafforzare le funzioni di centralità, che favoriscono spesso flussi elevati. Logicamente, la maggior parte delle città svizzere riduce le superfici riservate alle automobili nelle aree circostanti la propria stazione, a favore di spazi pubblici tranquilli e molto frequentati dai pedoni. La priorità accordata alle linee di bus e tram nelle aree circostanti la stazione è un'altra ragione per allontanare progressivamente i grandi flussi di traffico automobilistico.

Per vivere in sinergia con i quartieri che le circondano, **le stazioni sono sempre più aperte, permeabili e attraversabili**. Da un lato, le stazioni costituiscono dei punti di convergenza per i flussi provenienti da tutte le direzioni, dall'altro, la città si sviluppa su entrambi i lati della linea ferroviaria, facendo così aumentare l'esigenza di attraversare i binari.

Le misure **architettoniche a favore delle persone a mobilità ridotta** iniziano a portare i loro frutti. Non ci limita più a migliorare l'accessibilità solo di sporadiche fermate del bus, ma questa tendenza si estende progressivamente a intere zone o quartieri. Nelle località in cui le condizioni di accessibilità sono state migliorate in maniera adeguata si nota chiaramente la maggiore presenza di persone a mobilità ridotta. Si tratta di un'importante tappa per l'integrazione delle persone a mobilità ridotta e per lo sviluppo di una città più solidale.