

Rapporto della giuria **FLUX - Snodo d'oro 2020**

1. Obiettivo e tema chiave

«FLUX - Snodo d'oro» è un premio nazionale conferito una volta all'anno che pone in rilievo 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 d'interscambio e contribuisce a mettere in luce la progettazione e il funzionamento di soluzioni al passo con i tempi. L'edizione 2020 è stata dedicata al tema del **nuovo snodo di trasporto regionale o con traffico RER**. Il premio FLUX viene assegnato al Comune che ha partecipato attivamente alla progettazione dello snodo d'interscambio.

2. Vincitori delle edizioni precedenti

2019	San Gallo	Snodo d'interscambio con piano di urbanistica globale
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 – Est	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, modalità combinata
2008	Stazione di Baden	Potenziale di sviluppo economico
2007	Stazione di Viège	Qualità e innovazione per un trasporto pubblico interessante

3. Giuria tecnica

Ueli Stückelberger, presidente di giuria, Unione dei trasporti pubblici (UTP)
 Michael Bützer, 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
 Christoph Niederberger, Associazione dei Comuni Svizzeri
 Paul Schneeberger, Unione delle città svizzere

4. Procedura di nomina e criteri di valutazione

Un gruppo di valutazione costituito dai rappresentanti dei patrocinatori del premio FLUX ha esaminato 90 località. Avendo soddisfatto tutti i criteri, 13 snodi d'interscambio sono stati quindi visitati e valutati. Su questa base la giuria tecnica ha nominato le seguenti località:

- Châtel-Saint-Denis (FR)
- Fiesch (VS)
- Gland (VD)

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:

- qualità del trasbordo e comfort
- offerte e servizi collegati allo snodo
- segnaletica/accessibilità
- situazione del traffico motorizzato individuale
- informazione alla clientela

5. Fiesch, vincitore del premio 2020: un progetto voluto e coraggioso per una nuova interfaccia multimodale e turistica.

Un progetto esemplare

La nuova interfaccia di trasporto di Fiesch ha convinto la giuria. La stazione è stata spostata di 400 metri e abilmente combinata con una nuova cabinovia nonché con il terminal degli autopostali, formando nell'insieme un nuovo nodo di trasporto molto funzionale, appena a nord del paese.

Tutto è nato dall'esigenza della compagnia ferroviaria Matterhorn Gotthard Bahn e della società che gestisce gli impianti di risalita di Aletsch di rinnovare alcune installazioni. In questa occasione è emersa la possibilità di riunire le infrastrutture di trasporto in un unico luogo per facilitare gli scambi. Il Comune di Fiesch ha colto questa opportunità per ideare una nuova dinamica e contribuire a mettere insieme risorse locali o regionali (scuole, negozi) grazie a una migliore accessibilità del trasporto pubblico. Questo progetto visionario e voluto con forza dimostra che la valle ha un suo futuro, incoraggiando i giovani a non abbandonarla e a stabilirsi qui invece che in città.

Lo schema finanziario del progetto è eccezionale poiché non solo mette insieme un finanziamento delle imprese di trasporto e del Comune, ma anche perché include la partecipazione di un investitore privato della valle. Da sottolineare il breve intervallo trascorso tra l'idea iniziale di spostare la stazione (2013) e la sua messa in servizio (licenza edilizia rilasciata nel settembre 2018, inaugurazione nel dicembre 2019).

Un'interfaccia su tre livelli di facile orientamento

Per il viaggiatore che arriva in stazione, è facile orientarsi tra le diverse funzioni distribuite sui tre livelli della struttura:

- al pianoterra il piazzale, gli autopostali, il sottopassaggio di accesso alle banchine e il ricevimento merci;
- al primo piano la stazione (servizio ogni mezz'ora in direzione di Briga), l'atrio di ingresso, i servizi e i negozi;
- al piano superiore, la cabinovia.

Compatta, funzionale e razionale, l'interfaccia di trasporto è immediatamente comprensibile, anche per il turista occasionale. Le distanze per passare da un mezzo di trasporto e l'altro sono brevi. La suddivisione in due parti dell'edificio ne facilita l'integrazione nel contesto del paese, nonostante il volume. La scelta di materiali ed elementi di arredo (legno, calcestruzzo, velo trasparente o vetrata) è in armonia con il luogo e facilita l'orientamento al suo interno.

Il livello di riferimento dell'edificio è il primo piano, dove si trovano le banchine ferroviarie e lo sportello per le informazioni e la vendita dei biglietti. Su questo piano si trova anche un negozio di sport per il noleggio sci. Un caffè con vista sul piazzale e sul paese completa l'animato panorama. Poter disporre di questi servizi direttamente in prossimità delle banchine permette ai viaggiatori di approfittarne fino all'ultimo momento prima di prendere il treno.

La rimessa degli autopostali è situata al pianoterra e si affaccia sul piazzale, fungendo da banchina e da riparo per i viaggiatori. Questa conveniente soluzione ottimizza i collegamenti interni dell'interfaccia e il servizio degli autopostali.

La cabinovia può trasportare 1800 persone/ora grazie alle cabine da dieci posti. In stazione la velocità delle cabine può essere ridotta per facilitare l'accesso delle persone con problemi di mobilità, il trasporto dei bagagli e delle attrezzature sportive. L'infrastruttura è inoltre destinata al trasporto merci, dall'arrivo dei camion fino alla destinazione finale di Fiescheralp.

Miglioramenti previsti

Il piazzale antistante l'edificio è stato realizzato in stile minimalista, il che lo rende polivalente e agile nell'uso per le esigenze molto variabili di una stazione turistica. L'attraversamento pedonale della strada cantonale che fiancheggia il piazzale non è ancora del tutto soddisfacente: la strada è temporaneamente in zona 30, ma la sicurezza sarà migliorata in funzione dei comportamenti osservati.

In futuro il centro di gravità del paese dovrebbe avvicinarsi alla nuova stazione grazie alla costruzione di un supermercato. Il progetto prevede anche un collegamento via cavo verso Bellwald, che consoliderà ulteriormente il ruolo di hub di mobilità regionale della stazione.

6. Valutazione in dettaglio delle altre località

Gland: misure di servizio fondamentali al pari delle infrastrutture

La ferrovia tagliava in due la città mentre ora è un vivace punto di passaggio nonché sede del mercato del tardo pomeriggio

A Gland, la zona della stazione tendeva a essere un nonluogo. Tappa dopo tappa, si sta trasformando in un punto centrale di attrazione e di animazione della città.

Gland si trova a metà strada tra Losanna e Ginevra e le esigenze di spostamento nelle due direzioni sono bilanciate. Compromesso da un'immagine di città-dormitorio ormai superata da almeno 30 anni, il Comune si è battuto per ottenere treni in partenza ogni mezz'ora e per migliorare l'integrazione di una linea ferroviaria che taglia la località in due, geograficamente e fisicamente.

Nel 2011 il piazzale della stazione nord è stato allestito come zona di incontro con mezzi semplici ma che hanno fortemente caratterizzato il sito: grandi ellissi in legno con funzione di panchine e di rallentatori di velocità al contempo. Un negozio AVEC, aperto accanto al vecchio edificio della stazione, funge anche da sportello informazioni e vendita dei biglietti FFS. Tra il 2015 e il 2017, le banchine sono state rialzate e sono state predisposte delle barriere antirumore. È soprattutto a partire da questa data e dalla creazione di un ampio sottopassaggio che la stazione si è trasformata in un luogo di passaggio naturale, nonché in un asse di collegamento tra le zone sud e nord della città. Da non dimenticare, poi, il ruolo del mercato sul piazzale della stazione, che si tiene ogni mercoledì dalle 16.00 alle 20.00 e che costituisce un'animazione locale apprezzata, dove le persone che tornano dal lavoro si fermano volentieri a parlare e non solo a fare acquisti.

Attrezzature e centralità

Per rafforzare ulteriormente la centralità della stazione, il Comune ha previsto di installare gli uffici dell'amministrazione comunale nell'area sud. È prevista, inoltre, la realizzazione di un

quartiere per ulteriori 500 posti di lavoro e 500 abitanti, costeggiando i binari in direzione di Ginevra.

La stazione comprende numerosi parcheggi per biciclette, noleggio self-service di biciclette e un P+Rail da 200 posti in superficie. Le linee degli autobus sono distribuite tra le zone nord e sud dei binari, a seconda delle destinazioni. Dopo il rialzo delle banchine, una pensilina collega i vari edifici e chioschi, conferendo alla stazione un'immagine armoniosa, malgrado la presenza di elementi alquanto disparati.

Un sottopassaggio esemplare per pedoni e biciclette

Il sottopassaggio è un'opera particolarmente riuscita. Passaggio molto frequentato al centro del Comune, sul lato nord ospita una rampa per ciclisti indipendente da quella per i pedoni mentre sul lato sud la rampa è unica. Grazie a un dislivello e a un cordolo oltrepassabile che separa i percorsi ciclistico e pedonale, il percorso dei ciclisti non interferisce mai con gli accessi pedonali alle banchine ferroviarie. Il sottopassaggio dispone di un'illuminazione naturale in corrispondenza del punto centrale del percorso.

In sintesi, Gland dimostra che le misure operative (zona di incontro, mercato del mercoledì) sono fondamentali al pari degli interventi infrastrutturali per modificare l'immagine, l'attrattiva e la vitalità delle zone nei pressi delle stazioni.

Châtel St-Denis: razionalizzare la rete ferroviaria e spostare la città

Come guadagnare tre minuti?

Eredità di una rete a Y di cui rimangono ormai solo due tronconi dal 1969, la stazione di Châtel St-Denis era una stazione di testa al centro della località, con inversione di marcia obbligatoria dei treni. Per poter realizzare un RER friburghese con cadenza ogni 30 minuti e coincidenze per Bulle e Palézieux, bisognava trovare o guadagnare qualche minuto di tempo di percorrenza. Questa necessità oltre il costo elevato di una messa a norma della stazione secondo la legge sui disabili (LDis) sono stati i motivi che hanno giustificato lo spostamento alla periferia della località.

Portare la stazione fuori dalla città, una soluzione molto vantaggiosa

La sede della nuova fermata permette di risolvere vari problemi: la linea ferroviaria è ora di passaggio e non più terminale, è più breve, con un guadagno di tre minuti sul tempo di percorrenza, un passaggio a livello è stato eliminato, i terreni dell'ex-stazione al centro della città sono disponibili per una destinazione d'uso diversa, la nuova sistemazione ha permesso di realizzare un percorso verde per l'accesso alla scuola media Tarel e ai suoi 500 studenti, un ruscello è stato rivitalizzato e la strada cantonale è stata spostata in un luogo più adatto. La nuova fermata della ferrovia diventa così soprattutto l'occasione per sviluppare un nuovo quartiere residenziale dotato di servizi e negozi e di spostare il baricentro di Châtel St-Denis. La fermata è in servizio da dicembre 2019. Il completamento del progetto immobiliare e degli spazi pubblici è previsto entro il 2024.

Una fermata dal design unico e un quartiere in allestimento

Il piano generale sfrutta la geografia del luogo, con la tratta ferroviaria che passa su un viadotto e le banchine situate sulla parte sopraelevata. La valle sotto i binari diventa l'asse naturale dei percorsi pedonali nel cuore del quartiere e verso il centro della città. L'accesso alle banchine è facilmente individuabile. L'architettura delle pensiline e dei parapetti a sfaccettature di diamante conferisce un'identità specifica alla stazione, con bellissimi effetti di luci e ombre sui vari piani inclinati. La stazione comprende anche un P+Rail sotterraneo da 50 posti e parcheggi per biciclette. L'interfaccia con i bus (reti TPF et VMCV) sarà realizzata al riparo del viadotto, dunque proprio sotto le banchine ferroviarie.

Se è vero che il progetto è il risultato di un importante lavoro di pianificazione coordinato tra Comune, Cantone e i Transports publics fribourgeois (TPF Infra e TPF Immo), bisogna però sottolineare la leadership dei TPF, motore dell'operazione e intenzionati a realizzare un RER friburghese. Lo schema finanziario dell'operazione tiene conto della partecipazione dei quattro attori, tra cui gli apporti legati alla costruzione del nuovo quartiere residenziale su terreni acquistati da TPF Immo.

7. Sintesi

Le stazioni esaminate nel 2020 dimostrano che vi sono molti modi per migliorare la qualità delle interfacce di trasporto e per conferire una dinamica locale o regionale attraverso il trasporto pubblico. Fiesch lo dimostra con il raggruppamento delle infrastrutture e l'ottimizzazione degli scambi tra i sistemi di trasporto.

Gland ci insegna che è possibile superare una situazione di partenza difficile (località tagliata in due dalla ferrovia). I vari miglioramenti introdotti a cadenza regolare e la riappropriazione degli spazi pubblici grazie a misure di servizio consentono anche di realizzare un luogo centrale e animato

Châtel St-Denis gioca la carta dello sviluppo urbano: qui è la realizzazione di un nuovo quartiere ad apportare, accompagnare nonché rendere possibile un cambiamento profondo dell'organizzazione del trasporto pubblico. L'impresa di trasporto pubblico ha un interesse economico evidente a migliorare i trasporti e a costruire la città intorno a un'interfaccia efficace.