

Rapporto della giuria **FLUX – Snodo d'oro 2021**

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. Il tema dell'edizione 2021 era l'«**Aumento dello split modale dei trasporti pubblici**». Il premio FLUX viene assegnato al Comune che ha partecipato attivamente alla progettazione dello snodo d'interscambio.

2. Vincitori delle edizioni precedenti

2020	Fiesch	Scambi regionali
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	Renens e Wil	Traffico lento
2010	Horgen	Di notte
2009	Frauenfeld	Inter e multimodalità, modalità combinata
2008	Baden	Potenziale di sviluppo economico
2007	Viège	Qualità e innovazione per un trasporto pubblico interessante

3. Giuria tecnica

Ueli Stüchelberger, presidente di giuria, Unione dei trasporti pubblici (UTP)
 Anders Gautschi, Associazione Traffico e Ambiente (ATA)
 Andreas Budliger, AutoPostale SA
 Christoph Niederberger, Associazione dei Comuni Svizzeri
 Michael Bützer, LITRA, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Paul Schneeberger, Unione delle città svizzere
 Philippe Gasser, Citec SA
 Remo Petri, Procap Svizzera

4. Procedura di nomina e criteri di valutazione

Un gruppo di valutazione costituito dai rappresentanti dei patrocinatori del premio FLUX ha esaminato 43 località. Avendo soddisfatto tutti i criteri, dodici snodi d'interscambio sono stati visitati e valutati. Su questa base la giuria tecnica ha selezionato le seguenti località:

- Zurigo Altstetten (ZH)
- Flawil (SG)
- Jona (SG)
- Terminal Grindelwald (BE)

La giuria tecnica, accompagnata dal gruppo di valutazione, ha visitato le località preselste e ha espresso il suo giudizio 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. Jona, vincitore dell'edizione 2021: una stazione ferroviaria che funge da tramite

La stazione ferroviaria di Jona ha conquistato la giuria da molti punti di vista legati sia a una solida visione d'insieme sia a un'attenta progettazione dei dettagli.

Il progetto ha origine dalla volontà di riunire Rapperswil e Jona nel quadro della fusione dei due comuni. L'idea di partenza era di ampliare Jona con la costruzione di nuovi immobili per avvicinarla alla stazione e trasformare lo scalo ferroviario in un punto di collegamento fra le due località. L'immagine attuale contrasta con quella dell'area precedente, che era costituita unicamente da un grande parcheggio.

La fermata è caratterizzata da una grande tettoia sulle banchine che assolve le principali funzioni di marciapiede del treno, parcheggio per le biciclette, marciapiede dell'autostazione. Questa banchina crea un'area di attesa gradevole (protezione contro la pioggia, luce soffusa) e sprigiona una forte identità. È, in poche parole, una realizzazione architettonica riuscita. Così come l'allargamento del sottopassaggio, il cui profilo longitudinale è stato ristrutturato per rendere il tratto molto semplice da percorrere e naturale. La sensazione che si ha, passando attraverso la stazione, è di ritrovarsi su un percorso situato fra i due vecchi comuni.

Una multimodalità affermata

Tre linee di autobus arrivano al capolinea sulla piazza della stazione, in leggera pendenza. I viaggiatori devono percorrere solo qualche metro per raggiungere il marciapiede del loro treno. Quattro linee di autobus effettuano un percorso diametrale. Per evitare deviazioni e perdite di tempo, la loro fermata è situata sulla strada principale perpendicolare ai binari. Poiché la fermata di queste linee è a circa 100 m dalla stazione, attraverso un nuovo edificio è stata creata un'apertura visiva che costituisce un collegamento fisico tra la fermata dell'autobus e la stazione. Il parcheggio delle biciclette, ben organizzato, dispone complessivamente di 480 posti su uno dei marciapiedi ferroviari o in prossimità dei diversi accessi. Tutti i posteggi delle biciclette sono coperti. Al di sotto del marciapiede è presente anche una velostazione (130 posti) con un'officina di riparazione.

I numerosi accessi pedonali ai marciapiedi danno l'impressione di notevole prossimità (scorciatoie) con i quartieri vicini, permeabilità dei binari e simbiosi tra Jona e la ferrovia.

Un altro elemento di rilievo della stazione è che i terreni vicini sono stati lasciati in legato al Comune a condizione di essere preservati come parco accessibile al pubblico. Quest'area aperta è una promessa per l'avvenire. Gli abitanti se ne approprieranno progressivamente e diventerà un altro punto d'attrazione per il quartiere.

Infine, il sottosuolo della piazza ospita un parcheggio con 70 posti e accesso diretto dalla strada principale. Questa soluzione permette di evitare inutili ingorghi sulla strada della stazione ed è anche molto funzionale per gli automobilisti.

6. Grindelwald Terminal, vincitore del premio speciale FLUX 2021: un nuovo standard di livello mondiale per la mobilità del tempo libero nelle Alpi

Ispirato alla fluidità degli aeroporti e dei terminal, il progetto Grindelwald Terminal ha sviluppato un nuovo standard di eccellenza in termini di interfaccia dei trasporti e accesso alla montagna.

Reso pubblico nel 2012, doveva consentire un nuovo accesso, comodo e veloce, allo Jungfrauojoch da Grindelwald (progetto V-Bahn). L'interfaccia del Grindelwald Terminal è composta dalle seguenti strutture:

- una nuova funivia, l'Eiger Express, con tecnologia 3S (funivia a tre cavi) che collega Grindelwald alla stazione del ghiacciaio dell'Eiger in 15 minuti
- la cabinovia del Männlichen, con cabine da dieci posti, rimessa a nuovo; questi due collegamenti via cavo formano una V che dà il nome al progetto V-Bahn
- un accesso diretto alla stazione ferroviaria dell'Oberland bernese (BOB) situata a 100 m dalla hall centrale del terminal
- un parcheggio con 1000 posti suddivisi su 5 livelli
- impianti per il trasferimento dei viaggiatori in autobus, pullman e navette per gli sciatori
- la reception, i negozi e i servizi di una grande interfaccia di trasporto

Accogliere un flusso di turisti importante

Gli edifici mettono in risalto l'atmosfera generale, la qualità della luce e il contesto in cui sorgono. La struttura è stata progettata per accogliere grandi flussi di turisti stranieri o dell'altopiano svizzero sia in estate che in inverno. D'inverno la pista di sci termina al centro dell'interfaccia, fra il parcheggio, l'edificio dell'Eiger Express e i marciapiedi degli autobus.

Grazie all'attenzione posta per garantire la continuità degli spostamenti con i trasporti pubblici, le piste da sci dell'Eiger Express sono ora raggiungibili da Berna in meno di due ore. Il progetto ha permesso di ridurre di circa 45 minuti i tempi di percorrenza sino alla stazione del ghiacciaio dell'Eiger.

Oltre alle dimensioni generose degli spazi destinati alla circolazione e all'attesa, ciò che più colpisce è la qualità d'integrazione dei diversi elementi del progetto. Sul modello dei terminal aeroportuali, i percorsi che conducono dal marciapiede della stazione alla funivia o al parcheggio sono continui: non ci sono soglie né ostacoli da attraversare, le porte automatiche sono ampie, i percorsi al di fuori degli edifici sono coperti e il pavimento è dotato di una morbida copertura antiscivolo che riduce il rumore degli scarponi da sci. Completano le strutture scale e marciapiedi mobili.

Un'offerta di servizi notevole

All'interno del Grindelwald Terminal sono presenti anche vari negozi e servizi che ci si aspetta di trovare in un luogo di questo genere frequentato da numerosi turisti internazionali. Gli sciatori apprezzeranno, in particolare, la possibilità di noleggiare spogliatoi e armadietti per riporvi la loro attrezzatura. Questo pratico servizio permetterà loro di spostarsi in abiti da città dall'altopiano svizzero e di trasformarsi in sciatori all'ingresso delle piste.

Le strutture sono tutte digitalizzate e offrono molteplici possibilità per prenotare o acquistare tutti i titoli di trasporto, i servizi e i parcheggi da qualsiasi terminale sul posto o a distanza via internet. La digitalizzazione consente anche di ottimizzare i flussi di viaggiatori e l'attesa. La segnaletica (simboli, testi, logo) è semplice, ma completa e comprensibile in tutte le lingue.

In caso di forte affluenza di viaggiatori in auto, l'ex campo d'aviazione di Matten, situato più in basso in pianura, può ospitare altri 500 posti auto e il treno effettua un servizio navetta gratuito. Si prevede di dotare la rete stradale di un sistema di controllo del traffico in grado di guidare gli automobilisti verso questo parcheggio di decongestionamento non appena il traffico diventa troppo intenso.

Da sottolineare, infine, il ruolo trainante della Jungfrauobahn, principale finanziatore di un progetto costato circa 470 milioni di franchi e realizzato in 900 giorni.

7. Valutazione in dettaglio delle altre località

Zurigo Altstetten: intermodalità rinforzata per un luogo iperfunzionale

Nessun fascino particolare, ma l'efficienza di una stazione situata in una grande area residenziale e lavorativa in costante trasformazione.

Nonostante la forte concentrazione di infrastrutture di trasporto (autostrade a 200 m, raccordo autostradale e viadotto trasversale a 300 m, linea ferroviaria Berna-Zurigo), l'area intorno alla stazione non è interessata da congestionamenti di traffico. Al trasporto pubblico urbano viene data sistematicamente la priorità e il flusso di pedoni e ciclisti è molto intenso. Gli orientamenti nella scelta delle modalità di spostamento sono dettati dal piano regolatore regionale della città di Zurigo. In questo documento la strategia di mobilità risponde all'importante sviluppo previsto per i prossimi anni: +40% di viaggiatori da qui al 2050, +80'000 abitanti nel cantone da qui al 2040.

Una trasformazione continua

Una stazione situata in un sito di questo tipo è necessariamente soggetta a un processo di sviluppo permanente. La linea 4 del tram Zürich-West è stata estesa fino alla piazza a nord della stazione nel 2011, la Vulkanplatz è stata riqualificata l'anno successivo come parte dell'anello finale del tram e una stazione per biciclette è stata costruita nel 2017. Il sottopassaggio centrale è stato appena rifatto e i marciapiedi sono stati rialzati (2018-2020). Infine, con la messa in funzione della Limmattalbahn sulla via principale, la Hohlstrasse, lato sud, alla fine del 2022, la rete del tram verrà ampliata di oltre 12 km. Nel 2022 saranno realizzati un percorso pedonale a nord verso il nuovo stadio di hockey e un percorso verde (ciclabile) verso Schlieren. Nei prossimi anni (2028-2030) il sottopassaggio ovest sarà ricostruito: allargamento a 9 m, separazione dei flussi pedonali e ciclabili, creazione di una velostazione con 500 posti. La molteplicità dei committenti richiede un attento coordinamento, che è una delle chiavi per il successo dello sviluppo della stazione.

Le possibilità d'intermodalità sono molto numerose. L'interfaccia dispone di uno spazio su ogni lato dei binari per predisporre: un tram a nord, un futuro tram a sud (Limmattalbahn), quattro linee di autobus a nord, sei linee di autobus a sud. Un'attenzione particolare è data alla possibilità di far scendere e salire i passeggeri il più vicino possibile o a ridurre al minimo gli attraversamenti stradali. Oltre a queste strutture di trasporto pubblico urbano vi sono 18 posteggi di car sharing, 195 posti auto, 470 posti per le biciclette (una velostazione su ogni lato dei binari), 35 biciclette self-service e alcuni posteggi per monopattini e scooter self-service. La sera, due autobus notturni servono Altstetten e Zurigo sta anche sperimentando un minibus a chiamata, Pikmi, che opera dalle otto di sera all'una di notte ogni giorno.

Favorire la mobilità lenta

Anche se gli spazi pubblici sono molto semplici, va sottolineata la presenza di percorsi pedonali che collegano il quartiere storico e la stazione. Alcune scorciatoie sotto gli edifici e la griglia ortogonale delle strade conducono in modo naturale il pedone alla stazione.

Il sottopassaggio centrale è ora largo e luminoso. Il fatto che sia stato costruito in profondità lo rende accessibile unicamente tramite scale e ascensori. Le uniche rampe di accesso ai marciapiedi sono quelle del sottopassaggio occidentale, che sarà ricostruito e allargato.

A nord, la velostazione di recente costruzione non ha ancora trovato una sua utenza, probabilmente a causa della segnaletica poco visibile e del fatto che l'itinerario storico attraversa i binari della ferrovia tramite il sottopassaggio occidentale.

Flawil : pragmatismo e modestia al servizio di una piazza che gli abitanti utilizzano quotidianamente

Il progetto è consistito nel ridisegnare la parte anteriore della stazione trasformandola in un grande quadrato rettangolare di colore chiaro che si dispiega come un tappeto multifunzionale e multiuso.

La piazza, in zona 20, funge da vero e proprio luogo d'incontro. Gli autopostali si fermano davanti al vecchio edificio della stazione a est, mentre il parcheggio per le auto e parte del parcheggio per le biciclette sono situati al di là della piazza, completamente a ovest. Anche la via della stazione è stata ristrutturata. In futuro quest'area sarà interessata da un nuovo progetto urbano.

Da sottolineare il pragmatismo della municipalità per migliorare una stazione dalle infrastrutture datate. La ristrutturazione è semplice. L'effetto, invece, è molto visibile sull'animazione e la vita quotidiana del luogo e sull'integrazione dei diversi gruppi di abitanti del comune.

I piani terra che costeggiano la piazza sono punti di interesse con stili complementari: un caffè nel nuovo edificio residenziale, Migrolino con il suo orario di apertura prolungato situato in una specie di piccolo capannone, Döner Kebab proprio all'ingresso del sottopassaggio e una bella drogheria solidale nel vecchio edificio della stazione.

Alla fine della via sorge un nuovo edificio residenziale che dà sulla piazza, concepito per alloggiare sia famiglie tradizionali sia pensionati o persone che necessitano di servizi di geriatria.

Animare la piazza della stazione

In mezzo alla piazza un contenitore installato temporaneamente ospita un artista del suono che invita alla sperimentazione e all'esplorazione sonora utilizzando strumenti improbabili e macchinari stravaganti. Questa dimensione culturale rafforza la vivacità del sito e dà alle famiglie un altro pretesto per passare dalla stazione.

La base di un albero e il muretto che lo separa dal parcheggio sono disposti come lunghe panchine. Una fontana e altre panchine completano le opportunità di incontro o di attesa.

Gli autopostali si fermano davanti al vecchio edificio della stazione, circolando sulla sinistra di un piccolo marciapiede centrale. La fermata è coperta e dotata di un display dinamico. Sulla piazza il traffico è scarso, ma la traiettoria dei veicoli sembra a volte confusa nonostante la presenza di alcuni dissuasori e pali dell'illuminazione sparsi qua e là.

Il Comune sta sperimentando di propria iniziativa anche un taxi su chiamata e un autobus locale in aggiunta alle linee di AutoPostale per rispondere alle esigenze concrete degli abitanti.

Questo esempio mostra la difficoltà di trasformare un modello di stazione ereditato da un'altra epoca: un marciapiede centrale lungo 400 m servito da un sottopassaggio molto decentrato che non funge da attraversamento diretto. Anche per una stazione servita da treni a lunga percorrenza, i marciapiedi laterali vanno preferiti a uno centrale per disporre almeno di un marciapiede a contatto diretto con la città. La stazione è dotata di un secondo sottopassaggio all'estremità sud, ma è molto stretto e anche se permette di attraversare i binari, rimane appartato e vetusto. In futuro, il Comune sta valutando l'ipotesi di introdurre un ulteriore attraversamento a ovest con una passerella che dia accesso alla piattaforma ferroviaria.



Snodo d'oro
Premio svizzero della mobilità

8. Sintesi

Le stazioni esaminate nel 2021 dimostrano che la realizzazione di snodi di interscambio attrattivi può contribuire a intensificare gli spostamenti con i mezzi pubblici.

Lo snodo di Jona, che ha vinto il premio FLUX 2021, rappresenta una pietra miliare e un progetto chiave nella promozione del trasporto pubblico e della mobilità lenta. Oltre alla messa in funzione della nuova stazione ferroviaria e degli autobus, il Comune sta attuando varie misure per rafforzare la coesione dei due quartieri di Jona e Rapperswil e per incentivare attivamente la popolazione a utilizzare maggiormente i trasporti pubblici, proponendo ad esempio nuove linee di trasporto pubblico con corse più frequenti nella regione. Il Comune fa ricorso a campagne d'immagine per attirare l'attenzione del pubblico su questi servizi.

È la prima volta che la giuria ha assegnato un premio speciale FLUX: il riconoscimento è andato alla Ferrovia dello Jungfrau, promotrice del Grindelwald Terminal. Aperta nel dicembre 2019, la stazione della ferrovia dell'Oberland bernese (BOB) costituisce un punto di partenza ideale per le escursioni. I viaggiatori provenienti dalla valle beneficiano di un collegamento diretto e pratico con gli impianti di risalita in un «terminal» accogliente e possono raggiungere molto più rapidamente il comprensorio sciistico ed escursionistico della Jungfrau e lo Jungfraujoch. Questo notevole risparmio di tempo, unito alle varie possibilità di shopping e di ristorazione, rende il terminale in questione e il viaggio con i trasporti pubblici ancora più interessante e confortevole.