

Rapporto della giuria FLUX – Snodo d'oro 2024

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 2025 era « Nodi di piccole e medie dimensioni ». Il premio FLUX viene assegnato al Comune che ha partecipato attivamente alla progettazione dello snodo d'interscambio.

2. Vincitori delle edizioni precedenti

2024	Bulle	Nodi intermodali regionali
2023	Bellinzona	Stazioni del Ticino
2022	Ginevra-Eaux-Vives	Nuove stazioni del Léman Express
2021	Jona	Aumento dello split modale dei trasporti pubblici
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

Florence Brenzikofer, Presidente di giuria, Consigliere nazionale
 Ueli Stüchelberger, Unione dei trasporti pubblici (UTP)
 Luzi Weber, AutoPostale SA
 Stéphanie Penher, Associazione Traffico e Ambiente (ATA)
 Michael Bützer, LITRA, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
 Jonas Schmid, Unione delle città svizzere
 Philippe Gasser, Citec SA
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Tinetta Maystre, Consigliere comunale Renens
 Remo Petri, Procap Svizzera

4. Procedura di nomina

Quest'anno sono state nominate tre stazioni:

- Möriken-Wildegg (AG)
- Suhr (AG)

– Arth-Goldau (SZ)

La giuria tecnica ha visitato le località preselste e ha espresso il suo giudizio sulla base di un elenco dettagliato di criteri.

5. Vincitore 2025: Möriken-Wildegg

Möriken-Wildegg: un Comune proiettato nel futuro ma ben ancorato alle sue radici

Un Comune che ha preso in mano il proprio destino: ecco ciò che ha convinto la giuria, oltre alle qualità funzionali e di progettazione del polo di scambio.

Suddividere per velocizzare

Gli studi per la riqualificazione della stazione sono iniziati sin dal 2012 con l'intento di metterla in conformità con la legge federale sui disabili (LDis). Per tutta la durata del progetto, il Comune si è mostrato intraprendente e orientato al futuro. Tra le decisioni più lungimiranti c'è stata quella di suddividere il sito in tre settori per ottenere una maggiore flessibilità procedurale e realizzare più rapidamente il settore centrale, dedicato alla stazione. La parte nord è destinata alla riqualificazione di un terreno occupato da un vecchio deposito, al centro del progetto di sviluppo di un quartiere residenziale e commerciale pensato per valorizzare i dintorni della stazione (decisione/prospettiva futura n° 2). Il terzo settore, infine, a sud, è occupato da uno dei rari impianti di cario e scarico ferroviario, la cui evoluzione è prevista in un secondo momento.

Una stazione bifrontale

La riqualificazione del sito ha visto la realizzazione di una stazione bifrontale con un passaggio sotterraneo dotato di rampa e di scale su ogni lato. Le fermate degli autobus locali sono sul lato est della piazza (verso il centro della città) mentre quelle delle linee regionali sono a ovest delle ferrovie (lato Giura). Il parcheggio per le biciclette comprende 180 posti a est e 120 a ovest. Ogni lato è dotato anche di posti P+R (rispettivamente 32 e 25). Nell'ottica di disporre di una riserva per il futuro, il Comune ha progettato una fermata supplementare per gli autobus su ogni lato della stazione (decisione/prospettiva n° 3).

La quarta decisione coraggiosa è stata l'installazione di una copertura: sebbene la categoria assegnata alla stazione secondo la classificazione delle FFS non ne preveda alcuna, il Comune ci teneva a proteggere cittadini e visitatori in attesa di treni e autobus. Ha pertanto progettato un'ampia copertura in calcestruzzo ricorrendo al supporto dell'azienda Jura-Cement, presente sul territorio dal 1890, e dell'istituto tecnico e di ricerca nella costruzione in calcestruzzo TFB. Alla fine, le FFS parteciperanno alle spese per un terzo. Nonostante le dimensioni, la copertura ha un'estetica elegante e leggera ed è pensata in modo da lasciare spazio al panorama sul castello di Wildegg, a est, e sul Giura, a ovest.

Un luogo sempre più frequentato

La quinta decisione ha visto il Comune ripensare la circolazione urbana per dare priorità agli autobus su un perimetro più esteso, potenziando così le coincidenze con i treni. Il risultato non si è fatto attendere: dalla riqualificazione della stazione, infatti, l'utenza è aumentata del 15%, raggiungendo 1500 viaggiatori al giorno. Crescita che dovrebbe rafforzarsi ulteriormente grazie alla costruzione della futura scuola secondaria regionale, dal 2028, dato che parte degli studenti potrebbe usufruire del treno.

Siccome Wildegg non aveva una vera e propria piazza di paese, il Comune ha preso una sesta decisione cruciale sotto l'aspetto del patrimonio urbano e della vitalità della città. Davanti all'ex edificio della stazione, che è stato spostato, è stata realizzata una deliziosa piazza in stile mediterraneo con platani potati orizzontalmente, una fontana e un piccolo padiglione contenente i servizi igienici e un locale di servizio. La struttura presenta un rivestimento metallico forato con motivi floreali che evocano la storia dell'industria tessile di Wildegg. Circa tre secoli fa, infatti, il paese era il principale centro della Svizzera tedesca per la stampa e la tintura dei tessuti noti come indiane.

Sotto l'aspetto dell'attivazione sociale va inoltre osservato che l'ex edificio della stazione ospita oggi un punto vendita AVEC, d'inverno il Comune vi installa una pista da pattinaggio provvisoria molto frequentata e che il viale della stazione è divenuto zona d'incontro.

6. Valutazione in dettaglio delle altre località

Suhr: l'interfaccia low tech estremamente avanzata

Ispirata ai metodi di riconversione urbanistica

A un primo sguardo, la stazione di Suhr non ha nulla di speciale. Qualche albero qui e là tra l'asfalto, resti di legno e di sassi, vegetazione spontanea come quella che a volte si vede nei vecchi spiazzi cittadini. Niente di spettacolare, eppure qualcosa di estremamente artistico: una mutazione lenta che sfrutta fino in fondo le peculiarità del territorio, un esempio molto concreto di riconversione urbanistica, una dimensione ecologica molto forte con risorse limitate e nel rispetto del contesto.

Da oltre vent'anni Suhr è investita da una crescita demografica costante e ha visto al contempo mutare progressivamente il proprio tessuto industriale. Nell'ultimo decennio, l'area circostante la stazione si è notevolmente sviluppata, ma solo di recente si è pensato di riqualificare la piazza nord per permettere ai cittadini di riappropriarsi del luogo e di usufruire di una migliore mobilità sostenibile.

1000 m2 di asfalto lasciano spazio alla vegetazione

Il progetto ha un carattere fortemente ecologico e ha previsto la rimozione di 1000 m2 di asfalto per sostituirli con aree verdi. Presentava tuttavia una tripla sfida: individuare collocazioni adatte nonostante una porzione del sottosuolo fosse occupata da parcheggi sotterranei, risolvere i problemi di irrigazione e di aerazione del suolo dato che il terreno era costituito da argilla compatta, poco favorevole alla vegetazione, e infine garantire le funzionalità necessarie a un polo di scambio e di commercio cittadino. Per verificare la viabilità, il metodo più semplice e concreto è stato prendere l'autosnodato più difficoltoso e provare sul posto le opzioni di manovra. Sotto l'aspetto tecnico era necessario anche organizzare gli spazi in modo che gli autobus potessero sorpassarsi a vicenda e circolare indipendentemente gli uni dagli altri, anche in presenza di bus sostitutivi in fase di lavori ferroviari. Lo spazio rimanente poteva dunque essere scarificato e ricoperto di vegetazione, ma come?

Nei punti dove il terreno ospita parcheggi sotterranei, le piante sono state messe a dimora su piccoli rialzi o in grandi fioriere dal diametro di 7,50 m, dotate di un bordo che impedisce di sedersi. Infatti, essendo situate sotto alle finestre di camere da letto, era necessario studiare un escamotage per evitare che di notte vi si fermassero le persone a conversare disturbando la quiete. Le fioriere sono dotate di un impianto di accumulo naturale dell'acqua e presentano un'ampia varietà di specie vegetali locali. Verso il centro della piazza, ai piedi degli alberi troviamo ghiaia e piante pioniere. Per garantire la crescita degli alberi nonostante il terreno argilloso, le aiuole sono innaffiate manualmente.

Viabilità e prospettive

La strada più trafficata di Suhr, percorsa da 22 000 veicoli al giorno, si estende parallelamente alla piazza della stazione a soli 60 metri di distanza. Qui, prima vi era un limite di velocità di 50 km/h, mentre ora è stata instaurata una zona d'incontro. La riqualificazione ha ridotto solo minimamente il numero di parcheggi disponibili, valorizzando però i pianterreni affacciati sulla piazza.

Il Comune è pronto a intraprendere una trasformazione simile per il lato a sud dei binari, nel frattempo i depositi di quel settore sono destinati unicamente a un'attività transitoria. Non appena i progetti immobiliari saranno pronti, il Comune potrà lavorare alla riqualificazione di una piazza sud analogamente a quanto fatto per quella a nord.

Arth-Goldau: come ottimizzare uno spazio ristretto

L'occasione della messa in servizio della NFTA

Eccezionalmente, la pianificazione e la riqualificazione del sito di Arth-Goldau sono durate solo 5 anni. Ciò è in gran parte dovuto alla messa in servizio della NFTA (nuova linea ferroviaria transalpina), a dicembre 2016 per la galleria del San Gottardo e nel 2020 per la galleria del Monte Ceneri, termine che ha spinto a trovare a tutti i costi una soluzione efficace e condivisa su un sito complesso.

Il progetto di riqualificazione si distingue per essere tra i primi nodi di scambio di grandi dimensioni a integrare tutte le prescrizioni della legge federale sui disabili (LDis), tenendo minuziosamente conto dei vincoli del sito e valorizzando il patrimonio locale.

Processo

Nel decennio 2010 era stato affidato un primo mandato di studio per la progettazione della piazza, che tuttavia non aveva raccolto un consenso sufficiente, in quanto non presentava una visione coerente e globale. La soluzione è arrivata nel 2016-2017 grazie a un processo di workshop, accordi e negoziazioni che ha permesso di trovare una sintesi delle funzionalità desiderate. Il processo è stato convalidato da due assemblee comunali e varie votazioni. Nel frattempo, dal 2014 era stato avviato il rialzamento di una parte dei marciapiedi dei binari ferroviari. Nel 2019 è stato approvato il credito di costruzione della piazza della stazione e a fine anno sono iniziati i lavori, conclusi a metà del 2021.

Interfaccia a V

La stazione di Arth-Goldau ha la particolarità di essere situata in un punto di convergenza tra linee ferroviarie, il che le conferisce una configurazione a triangolo o a «V», presente anche a Zugo, a Sargans o a Bülach. In generale, i marciapiedi dei binari si estendono sui due lati «lunghi», mentre l'apertura della «V» raccoglie le funzioni complementari: fermate degli autobus, parcheggi, fabbricato viaggiatori. Nel caso di Arth-Goldau la situazione è resa ancor più complessa dalla topografia della piazza e dalla presenza della linea del Rigi, il cui capolinea si trova sopra uno dei binari.

Prima, la piazza era collegata da tre linee di autobus e occupata da un piccolo parcheggio superficiale. La riqualificazione ha integrato 5 fermate e incrementato il numero di parcheggi, da 40 a 60, situandoli a livello sotterraneo. La piazza è chiusa al traffico e la topografia convoglia la circolazione verso il parcheggio sotterraneo.

Studiare la geometria della stazione stradale è stato particolarmente complesso in ragione dei vincoli di lunghezza e di virata degli autosnodati, di larghezza dei marciapiedi e di pendenza per le persone con mobilità ridotta. Ne è risultato uno spazio di manovra per gli autobus su una parte della piazza (zona rossa) che è tuttora oggetto di dibattito. I parcheggi per biciclette non sono numerosi ma ciò è giustificato dalla scarsa presenza di ciclisti in questa regione, fortemente montuosa. Su un lato la piazza è delimitata da una struttura che combina un chiosco e i servizi igienici, segnando l'accesso pedonale al parcheggio sotterraneo. Un vecchio edificio collegato alla tranvia è stato dislocato sul lato opposto della piazza e adibito a sala d'attesa per gli autobus.

Edifici e passaggi

Sebbene lo sguardo sia attirato naturalmente dalla piazza della stazione, va evidenziata la qualità della riqualificazione delle coperture, sulla parte sud dei marciapiedi dei binari (vale a dire la punta della «V»). L'edificio che separa la stazione stradale dai binari ferroviari ospita infatti numerose attività e servizi (ambulatorio medico, supermercato Coop, ecc.), oltre ad essere attraversato da un passaggio che favorisce la visibilità dei cambi tra i marciapiedi. Sul lato sud dell'edificio, un passaggio sotterraneo attraversa la totalità dei binari dando accesso allo zoo di Goldau.

Nel 2023 è stato costruito un ulteriore edificio con fondi privati nell'area nord della piazza, che comprende un'area gioco per bambini, un ristorante e varie altre attività.

Si prevede un'ulteriore fase di sviluppo per riconvertire l'area di deposito immediatamente a sud della stazione.