

Rapporto della giuria **FLUX – Snodo d'oro 2026**

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 premio FLUX viene assegnato al Comune che ha partecipato attivamente alla progettazione dello snodo d'interscambio.

2. Vincitori delle edizioni precedenti

2025	Möriken-Wildegg	Nodie di piccole e medie dimensioni
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:

- Prilly Malley (VD)
- Liestal (BS)

– Sursee (LU)

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

5. Vincitore 2026: Prilly Malley

Prilly Malley: “Fare città” attorno al trasporto pubblico

Un ampio perimetro di intermodalità

Il settore di Prilly-Malley apre un nuovo capitolo nella combinazione tra trasporto pubblico e urbanità, conquistando la giuria.

A differenza della maggior parte dei poli di interscambio, qui l'intermodalità non consiste nel far convergere autobus, tram e treno in un unico punto, bensì nello sfruttare la relativa distanza tra metropolitana, ferrovia e tram per animare e servire un ampio comparto urbano. A questi mezzi di trasporto strutturanti si aggiungono diverse linee di autobus.

La distanza che separa le varie modalità di trasporto diventa così un elemento di vitalità urbana e di trasformazione del quartiere. Questo aspetto è particolarmente importante perché Prilly-Malley è una semplice fermata ferroviaria. I servizi e i negozi che normalmente ci si aspetta di trovare in un nodo di scambio si trovano infatti distribuiti nel quartiere piuttosto che concentrati nella stazione stessa.

Una nuova centralità intercomunale

Lo sviluppo attorno a Prilly-Malley rappresenta in modo esemplare il principio dello sviluppo urbano interno. Su ex aree industriali dismesse, come un'ex officina del gas e un ex macello, la fermata ferroviaria funge da motore per la creazione di una nuova centralità urbana.

A regime, il sito ospiterà circa 10'000 abitanti e posti di lavoro supplementari in un quartiere a uso misto, con una motorizzazione molto limitata e caratterizzato da piazzette, spazi pubblici vivaci e luoghi più raccolti e intimi.

Una fermata ferroviaria, una metropolitana e un tram

La fermata ferroviaria, progettata dall'architetto Rodolphe Luscher e inaugurata nel 2012, si distingue per una grande copertura dalle linee essenziali. L'inclinazione delle superfici metalliche crea notevoli effetti di luce. La fermata è servita dalla RER vodese con quattro treni all'ora per direzione.

I binari si trovano al livello +1. Nel 2026 la facciata sud è stata aperta per creare, attraverso il sottopassaggio, un collegamento visivo tra i due lati della stazione. Sul lato nord il sottopassaggio sboccava originariamente su una stazione di servizio. Da allora, e si tratta di un simbolo significativo, essa è stata sostituita da un piccolo parco ombreggiato particolarmente gradevole.

Entro la fine del 2026, un ulteriore spazio verde ai piedi della torre Tilia creerà il collegamento fino allo storico viadotto e al nuovo tram Losanna-Renens, situato a 200 metri dalla stazione.

A 250 metri a sud si trova la metropolitana M1, in servizio dal 1991 per collegare gli istituti universitari. Tram, treno e metropolitana costituiscono quindi tre sistemi portanti del trasporto pubblico, più o meno paralleli tra loro, ai quali si sovrappongono linee di autobus e un futuro BHNS (Bus ad Alto Livello di Servizio) lungo direttrici perpendicolari o diagonali.

Nel 2020 è stato inaugurato un secondo sottopassaggio sul lato di Renens, destinato a pedoni e ciclisti. Esso consente l'accesso ai marciapiedi ferroviari, l'attraversamento dei binari e il collegamento con una via verde in direzione di Renens. Una spettacolare rampa elicoidale risolve il dislivello rispetto al lato nord della ferrovia. L'opera, denominata “Trait d'union”, ha ricevuto nel 2020 il Premio per le infrastrutture ciclabili. L'intero sito dispone di circa 600 posti bici, ampliabili qualora la domanda lo richiedesse.

Attrezzature pubbliche e torri

Sul sito sono presenti numerose attrezzature di interesse sovracomunale, tra cui il Théâtre Kleber-Meleau (TKM, 1979), il complesso cinematografico Malley-Lumière (2009) e la Vaudoise Arena (2022), che comprende una piscina olimpica e una pista di ghiaccio con 9'000 posti a sedere.

Nei pressi della stazione sono inoltre sorte quattro torri tra i 25 e i 30 piani, due delle quali con struttura portante in legno. Esse ospitano circa 1'500 abitanti e/o posti di lavoro.

L'architettura dei diversi edifici è stata volutamente differenziata per evitare la monotonia del quartiere. Al piano terra trovano posto attività commerciali e servizi; seguono alcuni livelli dedicati ad attività economiche e uffici, mentre i piani superiori sono destinati ad abitazioni di varie tipologie.

I prossimi edifici previsti saranno prevalentemente cooperative abitative e saranno disponibili a partire dal 2030.

La realizzazione della stazione prima dello sviluppo del quartiere si è rivelata un vantaggio decisivo, consentendo di ridurre al minimo l'offerta di parcheggi privati (da 0,5 a 0,3 posti ogni 100 m² di superficie lorda di piano).

Reinterpretare l'esistente e superare i confini amministrativi

Guidati dalla visione di un quartiere del XXI secolo, i diversi progetti non si sono semplicemente affiancati, ma si sono sviluppati in modo integrato e complementare.

Questa trasformazione è visibile, ad esempio, nella conversione del basamento del complesso Malley-Lumière in spazi commerciali vetrinati, nell'apertura della facciata sud della stazione, nell'adattamento del secondo sottopassaggio con accesso diretto al binario 4 e, prossimamente, anche al binario 1.

Questi interventi, insieme a molti altri, hanno aggiunto valore, significato e qualità alle strutture esistenti.

Un ulteriore fattore chiave del successo del quartiere è stato quello di andare ben oltre una semplice coordinazione tra Comuni.

Nel caso specifico, un'équipe tecnica comune alle due amministrazioni, denominata « La Fabrique de Malley », sviluppa il progetto, garantisce la coerenza degli spazi pubblici e coordina l'evoluzione urbanistica del comparto. Essa dispone inoltre dell'autorità decisionale conferita da due rappresentanti politici delegati da ciascuno dei due Comuni.

Il risultato è una collaborazione perfettamente armoniosa e una notevole capacità di reazione: sul terreno è praticamente impossibile individuare dove passino i confini comunali o quelli di proprietà fondiaria.

6. Valutazione in dettaglio delle altre località

Liestal: Un'impresa infrastrutturale considerando la complessità del sito

Liestal ha appena completato una trasformazione di grande portata dell'area della stazione. Tra il 2019 e il 2025, l'intreccio delle operazioni e degli attori coinvolti ha raggiunto un livello di complessità raro. Va pertanto riconosciuto il merito di aver portato a termine il progetto mantenendo al contempo il servizio di trasporto sempre operativo.

Il progetto si è reso inizialmente necessario per correggere la configurazione della rete ferroviaria, che presentava notevoli limitazioni negli incroci dei treni, con conseguente ridotta capacità e scarsa stabilità dell'orario. Per risolvere il problema è stato necessario realizzare un quarto binario e riprogettare completamente il fascio di binari, nonostante la stazione sia circondata dall'area urbana e il terreno presenti una morfologia particolarmente accidentata.

Un'elevata funzionalità

li utenti beneficiano oggi di numerosi miglioramenti. Due sottopassaggi dotati di rampe e scale consentono l'accesso ai marciapiedi ferroviari e collegano in modo efficace i quartieri situati ai due

lati della stazione. Sul lato ovest, gli sbocchi di questi due sottopassaggi costituiscono opere di qualità, ben attrezzate con scale, rampe, pensiline, parcheggi per biciclette e altre infrastrutture.

Realizzato contemporaneamente all'ampliamento del fascio ferroviario, un nuovo percorso pianeggiante per pedoni e ciclisti corre lungo i binari e supera gli ostacoli esistenti, come il fiume e il tunnel stradale.

La riqualificazione dei marciapiedi ferroviari ha inoltre permesso la realizzazione di una velostazione sotterranea, accessibile anche dal tunnel stradale e collegata direttamente al sottopassaggio nord. La velostazione a pagamento dispone di 500 posti. Ulteriori 540 posti gratuiti per biciclette sono disponibili presso gli accessi dei sottopassaggi. A ovest dei binari, il progetto comprende anche un nuovo parcheggio Park & Ride (P+R) ben ubicato, con 85 posti auto distribuiti su due livelli.

La piazza della stazione è stata completamente ridisegnata e destinata in larga misura alla circolazione degli autobus. Ospita 7 linee di autobus urbani e 2 linee di autopostali, con banchine a dente di sega. Questa configurazione consente di ridurre al minimo le distanze tra i marciapiedi ferroviari e le fermate degli autobus. Inoltre, il tram regionale della Valle di Waldenburg dispone di un proprio binario e di una propria banchina, analogamente ai treni.

Un programma urbano con spazi pubblici solo parzialmente riusciti

Il progetto è stato anche l'occasione per un importante sviluppo immobiliare, inizialmente con edifici poligonali tra la piazza della stazione e il centro cittadino, e successivamente con edifici longitudinali adiacenti ai binari ferroviari. Questi edifici ospitano negozi, attività e abitazioni.

Il fiume Orisbach scorre sotto la stazione. Gli interventi di riqualificazione hanno consentito di integrare un percorso pedonale lungo il corso d'acqua, creando un ulteriore collegamento tra il lato est e il lato ovest dei binari. A 150 metri a sud del fiume, una passerella aggiunge una quarta possibilità di attraversamento pedonale dei binari nel punto più elevato dell'area.

I prossimi sviluppi riguarderanno la trasformazione dell'edificio della Posta e del Tribunale Cantonale situati nella parte sud-orientale del comparto. Questi progetti offriranno l'opportunità di creare un collegamento migliore con il centro storico.

Sebbene la complessità del sito abbia rappresentato un vincolo molto importante, la giuria ha espresso rammarico per il fatto che la sistemazione della piazza della stazione non abbia consentito di creare uno spazio pubblico più accogliente e maggiormente caratterizzato dalla presenza del verde. La prossima fase potrebbe permettere una migliore integrazione delle strutture esistenti, quali la Biblioteca Cantonale, il centro culturale Palazzo, la Posta e il Tribunale Cantonale, oltre a rendere alcuni spazi aperti più fruibili da parte dei pedoni.

Ciò rappresenterebbe anche un'opportunità per aumentare il numero di panchine e di posti a sedere per i viaggiatori in attesa. La giuria ritiene inoltre che l'assenza di ascensori negli accessi ai marciapiedi e al sottopassaggio costituisca un'occasione mancata nell'ambito di una ristrutturazione di tale portata.

Sursee: Un Comune che migliora in modo esemplare l'intermodalità tra autobus e bicicletta presso la propria stazione ferroviaria

Il progetto di riqualificazione delle aree circostanti la stazione di Sursee si fonda su due infrastrutture particolarmente rilevanti: una pregevole stazione degli autobus nella parte meridionale e un vasto parcheggio sotterraneo gratuito per biciclette nella parte settentrionale. Attuazione concreta del piano direttore del 2015, il progetto è stato posto in consultazione pubblica nel 2020 e un credito di 24 milioni di franchi è stato approvato tramite votazione popolare nel 2022.

Sursee si trova a soli 20 minuti da Lucerna e Olten. Attualmente, la stazione è servita da 14 linee regionali di autobus, che generano circa 500 arrivi o partenze al giorno e trasportano circa 5'500 passeggeri. La località conta circa 11'000 abitanti e 14'000 posti di lavoro; la maggior parte

dell'area urbana si trova entro 1,5 km dalla stazione, rendendo la bicicletta particolarmente attrattiva quale mezzo di accesso alla stazione.

Una stazione degli autobus iconica inaugurata nel 2024

Considerati gli spazi disponibili, la soluzione ottimale è consistita nella realizzazione dell'autostazione parallelamente ai binari ferroviari, sotto una lunga piattaforma coperta da una magnifica pensilina traslucida. Gli autobus circolano secondo il modello britannico attorno alla piattaforma lunga 110 metri; in questo modo i viaggiatori attendono o scendono sull'isola centrale, larga 6 metri e protetta dalle intemperie.

La piattaforma consente l'accosto, in condizioni accessibili alle persone a mobilità ridotta (PMR), di due coppie di autobus per lato, per un totale di otto banchine. Tra le due coppie di autobus, la piattaforma si abbassa consentendo ai viaggiatori di attraversare la corsia di circolazione; l'attraversamento è possibile anche alle estremità della piattaforma. Una delle estremità dista soltanto 10 metri dal sottopassaggio centrale della stazione.

L'infrastruttura è il risultato di un concorso di progettazione. L'elemento innovativo è rappresentato dalla pensilina (120 m × 10,80 m), che ricorda un'enorme lente capace di diffondere una luce gialla. Una struttura metallica particolarmente elegante e leggera sostiene dall'interno questo grande ovale. La lente è composta da due membrane plastiche gonfiate mediante una leggerissima sovrappressione d'aria, che le conferisce un raffinato volume a forma di mandorla.

Una velostazione senza eguali nel 2026

L'altra infrastruttura principale è la realizzazione, sotto la lunga piazza della stazione, di un parcheggio sotterraneo gratuito per biciclette. Lungo 170 metri, dispone di circa 1'100 posti ed è accessibile tramite una rampa a nord e una seconda al centro.

Dopo aver parcheggiato la bicicletta, è possibile raggiungere direttamente i due sottopassaggi che conducono alle banchine ferroviarie. Le dimensioni dell'opera e la sua gratuità dimostrano chiaramente la volontà dei partner coinvolti di promuovere alternative all'automobile privata.

Per contrastare il rischio di vandalismo, il parcheggio è dotato di 14 telecamere. L'opera è costata 10 milioni di franchi, di cui poco più di 4 milioni finanziati dal Comune. Diversi Comuni limitrofi, consapevoli dell'importanza della mobilità ciclistica, hanno anch'essi contribuito al finanziamento, un aspetto particolarmente degno di nota.

Oltre alla velostazione, sono stati realizzati 500 posti bici all'aperto tra i binari ferroviari e l'autostazione, nonché alcuni ulteriori posti sul lato ovest della stazione.

Sistemazioni superficiali semplici

In superficie, la piazza della stazione è per metà classificata come zona 30 e per metà riservata al traffico degli autobus. Il traffico di attraversamento non è più consentito.

Sono previsti sei posti per il Kiss & Ride (K+R), sette posti per la sosta di breve durata e quattro posteggi per taxi. La riqualificazione comprende inoltre due posizioni aggiuntive per autobus immediatamente accanto all'ingresso del sottopassaggio centrale delle FFS. Queste fermate risultano particolarmente utili per la discesa dei passeggeri e per facilitare la coincidenza con il treno in caso di ritardo dell'autobus.

All'estremità sud dell'area è inoltre presente un parcheggio Park & Ride (P+R) con 50 posti auto. Davanti alla stazione, l'intera sistemazione è purtroppo caratterizzata da una forte predominanza di superfici minerali. A causa della presenza della velostazione sotterranea non è stato possibile piantare alberi. Questa osservazione critica ha influito sulla valutazione dell'interfaccia da parte della giuria, nonostante le aree verdi presenti più a sud, ai due lati dell'autostazione.

Compatibilità con gli sviluppi futuri



Snodo d'oro
Premio svizzero della mobilità

Il Comune ha agito con grande pragmatismo, intervenendo sulle parti di cui aveva il controllo diretto. Le sistemazioni sono state progettate affinché le future trasformazioni dell'edificio della stazione e dei quartieri circostanti possano essere realizzate successivamente secondo il principio della compatibilità evolutiva.

Tali sviluppi potenziali riguardano sia la demolizione e la successiva densificazione di isolati vicini, sia ulteriori interventi di sistemazione della piazza della stazione, la realizzazione di un futuro quarto binario ferroviario, l'abbassamento della quota dell'attuale sottopassaggio situato a sud dell'edificio della stazione e, infine, la costruzione di un terzo sottopassaggio per collegare la parte meridionale dell'interfaccia autobus con l'estremità delle banchine ferroviarie.