

Rapporto della giuria FLUX – Snodo d'oro 2016

1. Obiettivo e tema chiave

«FLUX – Snodo d'oro» è un premio nazionale conferito una volta all'anno e patrocinato dall'Unione dei trasporti pubblici (UTP), dall'Associazione Traffico e Ambiente (ATA) e da AutoPostale. Il premio 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».

La decima edizione si svolge all'insegna del motto «Nodi d'interscambio di medie dimensioni» e prende in esame gli snodi d'interscambio con un'affluenza di 5000-10'000 passeggeri in partenza e in arrivo al giorno.

Tra i criteri di valutazione si contano, oltre alla qualità degli interscambi, l'attrattiva dello snodo in termini strutturali e la sua funzione di richiamo visivo, l'offerta di servizi, l'indicazione viaria, le informazioni per i passeggeri e la qualità delle soluzioni per le persone con mobilità limitata.

2. I passati vincitori

2015	Wallisellen	Nodo 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, 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 Stüchelberger, presidente di giuria, Unione dei trasporti pubblici UTP

Caroline Beglinger-Federova, Associazione Traffico e Ambiente ATA

René Böhlen, LITRA

Andreas Budliger, AutoPostale

Michael Bützer, Associazione dei Comuni Svizzeri

Philippe Gasser, Citec Ingénieurs Conseils SA

Remo Petri, Procap Svizzera

Robert Riesen, LineUp, agenzia di comunicazione

Peter Vollmer, Svizzera Turismo

Roman Widmer, Associazione dei Comuni svizzeri

Andreas Wirth, Vorausgedacht GmbH

4. Procedura di nomina e criteri di valutazione

Per il FLUX 2016 i membri della giuria hanno proposto 40 nodi d'interscambio con 5000-10'000 passeggeri in partenza e in arrivo al giorno. Un gruppo di lavoro composto dai rappresentanti dei patrocinatori del FLUX ha valutato 40 località. 23 nodi hanno soddisfatto tutti i criteri

obbligatorie sancite negli statuti. I membri del gruppo di lavoro hanno visitato e valutato questi nodi d'interscambio. Su questa base la giuria tecnica ha nominato le seguenti quattro località:

- Wettingen
- Dornach-Arlesheim
- Delémont
- Interlaken Ovest

A tal fine sono stati impiegati i seguenti criteri con un elenco dettagliato di domande:

- qualità del trasbordo
- offerte «First & Last Mile»
- segnaletica / accessibilità
- situazione del traffico motorizzato individuale
- informazioni ai clienti

La giuria tecnica, accompagnata dal gruppo di lavoro, ha visitato le località nominate ed espresso quindi la sua valutazione sulla base di un elenco dettagliato di criteri. Delémont e Dornach-Arlesheim erano state nominate per il FLUX già nel 2009. La giuria tecnica ha deciso di visitare nuovamente queste località poiché nel frattempo erano state attuate delle misure strutturali fondamentali.

5. Vincitore del premio 2016: Delémont

Dal 2003 la città di Delémont persegue una strategia di sviluppo globale per l'area della stazione ferroviaria, che attuerà coerentemente in singole fasi. Gli obiettivi sono l'aumento dell'attrattiva dell'area della stazione e del terminal degli autobus con i rispettivi dintorni, il miglioramento dell'accessibilità e la riduzione del traffico di transito. Hanno contribuito a raggiungere gli obiettivi prefissati la creazione di una piazza centrale e di una zona d'incontro, un nuovo terminal degli autobus coperto, un regime di traffico nel trasporto ferroviario, lo spostamento nella zona periferica dei parcheggi per la sosta breve e l'allestimento di infrastrutture con funzione centrale.

A causa della configurazione spaziale, sebbene tra ferrovia e autobus il tragitto si dilata leggermente, nel complesso la situazione è molto chiara e consente di capire facilmente dove cercare l'autobus o lo stallo del taxi. L'orientamento è semplice e viene agevolato da un'ottima segnaletica. Le persone con mobilità limitata hanno a disposizione le apparecchiature necessarie, alle fermate degli autobus ci sono addirittura dei tasti che trasmettono acusticamente le informazioni necessarie. Tutte le installazioni che ci si aspetta da una stazione ferroviaria di medie dimensioni sono disponibili e collocate in modo intelligente: tra queste anche un ufficio turistico, una stazione delle biciclette sorvegliata, negozi, una caffetteria, una stazione della polizia, un ambulatorio medico e una farmacia. Tutte queste installazioni sono presenti nella misura adeguata e al posto giusto e hanno l'obiettivo di migliorare la qualità degli spazi pubblici. In tale ottica, la strada antistante la stazione ferroviaria è stata valorizzata anche per i pedoni diventando parimenti accogliente sia dal lato dell'edificio della stazione sia da quello della città, con le sue terrazze delle caffetterie. In questo modo si crea una vera e propria zona d'incontro. Un'accoglienza perfetta da parte del capoluogo del Cantone!

La coerente realizzazione della strategia di sviluppo infonde fiducia negli investitori, che investono di buon grado negli immobili residenziali e commerciali ubicati nell'area della stazione. Un grande successo è rappresentato dalla Scuola universitaria professionale della Svizzera occidentale (HES-SO) che è stata insediata nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria e

offre corsi di studio eccellenti a oltre 600 studenti. Il processo dinamico prosegue sul lato meridionale della stazione ferroviaria con una strada che fa defluire il traffico sul lato nord della piazza della stazione, un impianto P&R dotato di 120 posti e un'offerta Mobility. Sussiste uno straordinario potenziale di sviluppo in termini di spazio.

L'incisiva iniziativa del Comune e l'accurata realizzazione graduale con il coinvolgimento costante della popolazione lasciano a bocca aperta. Il risultato convince da qualsiasi prospettiva. Per la giuria è valsa la pena visitare Delémont una seconda volta, dopo una prima nomination nel 2009 quando gli elementi essenziali del nodo d'interscambio erano ancora in fase di pianificazione. Questo caso mostra in modo impressionante come una piccola città riesca a realizzare un nuovo centro attraente che convince dal punto di vista economico, urbanistico e del traffico.

6. Riconoscimento delle restanti località

Wettingen

Una stazione ferroviaria storica che diventa il centro di un nuovo quartiere attraente: con questo obiettivo le autorità di Wettingen hanno avviato la rivalutazione dell'area della stazione, risvegliando una bellezza sopita da lungo tempo. La straordinaria posizione nella valle della Limmat nelle immediate vicinanze di Baden consente un energico slancio allo sviluppo e una forte crescita demografica. Il Comune ha elaborato un modello aziendale di edilizia urbana in virtù delle pianificazioni sovracomunali e ha avviato su tale base la rivalutazione dell'area della stazione. Le caratteristiche principali delle prime misure attuate sono: accessi alla stazione bilaterali privi di barriere architettoniche, una zona d'incontro, un collegamento diretto con gli autobus con banchina coperta, attraversamenti stradali sicuri, aree di ritrovo adeguate, parcheggi per biciclette coperti e parcheggi per taxi, P&R, Mobility e superfici per la sosta breve. La piazza della stazione è stata organizzata secondo il principio di «Shared Space» per cui tutti gli utenti della strada – pedoni, ciclisti e automobilisti – utilizzano la superficie in modo paritetico. Un'offerta particolarmente interessante è nata con la creazione di un asse per le biciclette che attraverso il ponte ferroviario conduce al comune limitrofo Baden. Con un piano di allestimento e una modifica del piano di utilizzo sono state gettate le basi per uno sviluppo edilizio futuro che potrà dare vita a un nuovo quartiere densamente popolato.

È da considerarsi positiva anche la volontà tangibile delle autorità comunali di rivalutare l'area della stazione dal punto di vista strutturale e del traffico nonché di creare condizioni di pianificazione congrue per uno sviluppo economico. In tale ottica, acquisisce grande importanza la cura degli spazi pubblici. L'impressione generale convince. L'informazione ai clienti è stata ottimizzata e si riesce a orientarsi rapidamente. La segnaletica delle fermate degli autobus sul lato meridionale, la rintracciabilità degli impianti WC e le indicazioni delle piste ciclabili potrebbero essere migliorate. La canalina che suddivide senza interruzione la piazza della stazione non è ottimale per le persone con mobilità ridotta.

La stazione ferroviaria di Wettingen è una risposta convincente all'ambiziosa sfida di rivalutare una stazione periferica facendola diventare un biglietto da visita invitante del Comune e sfruttando al contempo il notevole potenziale di sviluppo.

Dornach-Arlesheim

La stazione ferroviaria di Dornach-Arlesheim è uno dei principali nodi d'interscambio della zona di confine tra i Cantoni di Basilea Campagna e Soletta. Qui si incontrano sei linee di autobus, una linea di tram e la rete celere regionale. La riorganizzazione ha aumentato in modo significativo la comodità per i clienti, ha migliorato la sicurezza stradale e ha trasformato

l'ambiente in un contesto residenziale e adibito ai servizi. L'elemento centrale degli impianti di trasporto modernizzati è il nuovo sottopassaggio pedonale che conduce direttamente al terminal degli autobus coperto. Inoltre, sono state completamente rinnovate e coperte anche le banchine delle FFS. La nuova banchina comune di FFS e BLT consente un rapido trasbordo grazie allo spostamento dell'anello di ritorno del tram. La nuova piazza antistante l'edificio della stazione consente una nuova disposizione dei posti di sosta breve per i taxi e prevede posti a sedere e rastrelliere per biciclette. Quest'area è segnalata come zona d'incontro. Grazie alla nuova parete fonoassorbente lungo la banchina, è stata ridotta la rumorosità dell'altro lato della stazione ferroviaria. L'impianto P&R è integrato nel parcheggio coperto di un nuovo edificio.

La qualità del trasbordo è ottima e si riesce a orientarsi rapidamente. Le informazioni ai passeggeri sono complete, tuttavia i tabelloni dei singoli mezzi di trasporto non sono coordinati. Le persone con mobilità ridotta hanno a disposizione soluzioni valide. I parcheggi per biciclette sono un po' lontani, tuttavia la disposizione scelta porta evidentemente dei benefici. Il tetto ondulato dall'aspetto disomogeneo ricorda le linee delle montagne del Giura e le vetrate delle facciate degli edifici abitativi adiacenti sfoggiano motivi stampati che riproducono alberi di ciliegio visti dal basso. Questi approcci sono interessanti, tuttavia resta l'impressione che la qualità della permanenza avrebbe potuta essere migliorata ulteriormente con una pianificazione più globale.

Il nodo d'interscambio è nato grazie alla stretta collaborazione di tutti i soggetti interessati, oltre i confini comunali e cantonali. Per poter realizzare il concetto globale in questa forma è stato necessario addirittura spostare i confini cantonali.

Interlaken Ovest

Interlaken è una meta turistica di fama mondiale. Il principale luogo di arrivo per autoctoni, visitatori e turisti è la piazza della stazione di Interlaken Ovest, dove è disponibile anche un collegamento diretto alla crociera sul Lago di Thun. La nuova piazza della stazione rappresenta l'ultimo tassello del piano dei trasporti, concepito e realizzato congiuntamente dai tre Comuni di Interlaken, Matten e Unterseen. Praticamente è stato attuato senza modifiche il risultato di un concorso del 2010. La nuova rappresentativa piazza della stazione è composta da elementi assemblati con precisione. La banchina per gli autobus rappresenta il centro della piazza e le zone marginali assolvono ad altre funzioni tra cui la precedenza ai taxi o le offerte di ristorazione nei pressi dei binari. L'aspetto poligonale caratteristico della pavimentazione della piazza accoglie la disposizione a schiera seghettata delle banchine degli autopostali e ricorda al tempo stesso la struttura del granito delle montagne dell'Oberland bernese. L'illuminazione discreta è realizzata con piccole lampadine a LED opportunamente posizionate e collegate da cavi sottilissimi che di giorno sono appena visibili. Di notte tuttavia la piazza si illumina in modo straordinario. La piazza è stata allestita in modo assolutamente parsimonioso e le piccole sedute coperte passano quasi inosservate. La semplicità e l'apertura della piazza hanno un effetto gradevole.

La funzionalità della stazione degli autobus è garantita in modo ottimale. È sorprendente il modo in cui è stato rispettato il regime del traffico: nella piazza della stazione non ci sono veicoli né autobus privati, che hanno a disposizione due posti di stazionamento per sosta limitata, con indicatore a vista. La segnaletica è stata ottimizzata e risponde alle esigenze dei turisti. Gli impianti WC per persone con mobilità ridotta potrebbero essere migliorati. L'attraversamento della piazza della stazione risulta difficile ai non vedenti.

Purtroppo finora non è stato possibile inserire l'edificio della stazione nella pianificazione. Ne derivano alcuni svantaggi, per esempio il chiosco e gli stand alimentari sono collocati in modo da

bloccare la visuale sulle indicazioni o da ridurre gli spazi delle banchine ferroviarie. I flussi di pedoni previsti sono correlati solo in parte con gli ulteriori elementi strutturali. Ne risulta complessivamente un quadro che non si confà alla straordinaria organizzazione dello spazio e che non tiene conto dell'importanza della località. È stata riconosciuta la necessità di interventi. Occorre sottolineare in modo particolare il costante coinvolgimento da parte del Comune dei partecipanti e dei soggetti interessati. Questo aspetto ha ricevuto grandi elogi e poche critiche. La seconda stazione ferroviaria del Comune, Interlaken Est, ha ricevuto il FLUX nel 2013.

7. Risultati della giuria tecnica

I nodi d'interscambio assolvono un'importante funzione poiché garantiscono giornalmente la catena della mobilità di migliaia di pendolari. Un nodo d'interscambio deve soddisfare innanzitutto le esigenze dei suoi utenti principali, i pendolari. Tutti e quattro gli snodi nominati assolvono questa funzione e soddisfano l'elevato standard che oggi viene dato per scontato per la pianificazione di nodi d'interscambio.

Il motto scelto quest'anno «Nodi d'interscambio di medie dimensioni» mostra chiaramente che questo da solo non basta. Mentre Interlaken è un'allettante località turistica e l'area della stazione si inserisce già al meglio in questo contesto, i tre altri nodi d'interscambio visitati presentano condizioni quadro completamente diverse. Perché non si trovano nel centro della rispettiva località e necessitano pertanto di una propria identità. Proprio nelle piccole città come Delémont o Wettingen o presso le stazioni ferroviarie che collegano più località, per esempio Dornach-Arlesheim, sono pertanto necessari sforzi particolari per poter offrire un contesto allettante ai clienti del trasporto pubblico. Aumentare la qualità del trasbordo significa anche creare un posto che risulta invitante in cui ci si trattiene volentieri. Perché i nodi d'interscambio sono spesso biglietti da visita di un Comune e ciò richiede un approccio globale nello sviluppo del Comune stesso. In tale ottica acquisiscono particolare importanza i programmi di agglomerato della Confederazione, che mirano all'armonizzazione dello sviluppo degli agglomerati e di quello dei trasporti e promuovono inoltre la collaborazione regionale.

L'impegno personale delle autorità comunali è come sempre straordinario: esse non solo gestiscono e svolgono l'attività operativa, ma lavorano anche attivamente a obiettivi strategici chiari e fanno in modo che questi possano essere attuati rapidamente e in modo costante e collaborativo. Questo atteggiamento delle autorità è riconoscibile presso tutti i nodi visitati e rappresenta uno dei fattori di successo centrali sia per la promozione di una mobilità sostenibile sia per lo sviluppo dei Comuni.