



Quella del sedime di Brückenweg è l'ultima grande costruzione che completa il quartiere della stazione di Visp.

Foto: swiss-architects.com

# Fortunato il comune... che ha una stazione

Quando si tratta di densificazione, le FFS rivestono un ruolo enorme. Sono infatti uno dei più grandi proprietari fondiari. Qui i comuni possono interagire – premesso che gli interessi si possano coniugare.

La rete ferroviaria svizzera è quasi tre volte più estesa di quella autostradale: i treni delle FFS e quelli degli operatori privati circolano su un totale di circa 5100 chilometri. A titolo di confronto, nel 2010 le autostrade svizzere coprivano una lunghezza pari a 1790 chilometri. E l'infrastruttura ferroviaria è effettivamente utilizzata: nel 2013, i chilometri che la signora e il signor Helvetia hanno percorso ognuno in treno erano ben 2307. Lo dice il servizio di informazioni Litra: un primato mondiale.

### Il collegamento è al primo posto

Per la gran parte dei cittadini, il collegamento alla rete ferroviaria costituisce uno dei criteri decisivi per la scelta dell'abitazione: «Osserviamo come la disponibilità a pagare di più per i migliori allacciamenti cresca», dice Patrick Schnorf, della ditta di consulenze Wüest & Partner. Da un sondaggio sul gradimento dell'abitazione risulta inoltre che il collegamento ai trasporti pubblici di vicinanza sia prioritario rispetto agli altri fattori locali. Questo si ripercuote anche sull'attività

edilizia: sempre stando a Wüest & Partner, circa il 70 per cento delle nuove abitazioni costruite tra il 2001 e il 2010 non distano più di due chilometri da una stazione ferroviaria.

Il desiderio di un buon allacciamento entra in conflitto unicamente con il bisogno di quiete degli abitanti. I valori pubblicati da Wüest & Partner per il 2013 non sembrano tuttavia ancora dare adito a preoccupazioni: oltre i tre quarti delle zone residenziali svizzere esaminate presentano, secondo lo studio, un carico fonico ascrivibile al traffico ferroviario compreso addirittura tra 0 e 30 decibel, corrispondenti a un mormorio vicino o al ticchettio di un orologio. Maggiore è per contro il carico dovuto al traffico stradale. Per l'«Immomonitoring» di Wüest & Partner, il rumore del traffico è quantomeno chiaramente percepibile in un quarto della totalità delle zone abitative. In un prossimo futuro, delle migliorie tecniche potrebbero rendere più silenziosi in

particolare i treni merci – un argomento importante, se negli anni a venire altre zone dovranno essere sfruttate nelle immediate vicinanze delle stazioni. I comuni che già dieci o vent'anni or sono hanno investito nella valorizzazione dei quartieri delle stazioni, dispongono oggi di

zone abitative centrali e attrattive, conseguentemente oggetto di forte richiesta, spiega Schnorf.

### Né troppo vicino, né troppo lontano

Stando a «Immomonitoring», gli stabili locativi che distano 3-400 metri da una fermata dei trasporti pubblici hanno un affitto dall'uno a tre percento superiore rispetto a quelli più lontani o nelle immediate vicinanze delle stazioni. Costruire vicino alla ferrovia diventa perciò maggiormente attrattivo anche per gli investitori: «La domanda è in crescita soprattutto per le casse pensione e le assicurazioni», commenta Schnorf. Ma non solo per loro. Nella loro veste di maggiore pro-

**«L'abitazione vicina alla stazione è richiesta, realizzarla è più difficile.»**



Il nuovo aspetto della stazione e lo sviluppo dell'area circostante a Bellinzona.

Rendering: FFS SA

prietario immobiliare, anche le FFS sviluppano di conseguenza le sedi: «FFS Immobili sviluppa stazioni, oggetti di investimento, nonché edifici per scopi amministrativi, aziendali e produttivi in conformità con il mercato, rafforzandone in tal modo la redditività», si legge nel rapporto di gestione del 2013.

Grazie alla pianificazione per zone, i comuni possono partecipare alla strutturazione delle aree vicine alla ferrovia. Spesso si tratta qui di coniugare singoli interessi e rapporti di proprietà. Un'impresa non facile, vista la frequenza degli interventi nel cuore stesso di un comune. Tuttavia, lo sviluppo di queste aree centrali è conforme al senso e allo spirito della nuova LPT.

Nella sua edizione del 25 ottobre, la trasmissione della SRF «10vor10» riferisce su un progetto abitativo e di quartiere del comune di Illnau-Effretikon (ZH), che

dovrebbe sorgere accanto alla ferrovia. Questo si sarebbe però bloccato, così il sindaco nell'intervista di «10vor10», in quanto si trattava di una zona già valorizzata: l'area comprendeva 25 diverse parcelle, appartenenti a 29 proprietari diversi. Nessuna meraviglia se gli interessi faticavano a coincidere.

#### Il Ticino costruisce per il futuro

Nonostante queste difficoltà di applicazione, simili aree presentano un grande potenziale per lo spazio abitativo futuro. Nel suo «Entwicklungsatlas», allestito nel 2014, Wüest & Partner ritiene che il loro sviluppo integrale potrebbe offrire spazio per abitare a 300 000 persone – premesse una domanda corrispondente e una crescita della popolazione ad essa connessa. A sud del Gottardo, la nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA) rappresenta un fattore di sviluppo decisivo per l'attività

edile lungo la ferrovia: le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri dovrebbero essere inaugurate entro il 2019 – e con loro un notevolmente ridotto tempo di percorrenza tra i centri urbani ticinesi di Bellinzona, Locarno e Lugano. Vivere vicini alla stazione potrebbe così diventare più interessante anche per molti ticinesi. Uno studio cantonale dello scorso anno sullo sviluppo del territorio ha concluso che il 45 per cento delle superfici edificabili nelle immediate vicinanze delle stazioni non è utilizzato a scopi abitativi o lo è malamente: «Qui ci sarebbe spazio per una densificazione dello spazio abitativo», affermano i suoi autori.

Attualmente, le stazioni di Bellinzona e Lugano sono oggetto di approfonditi risanamenti, e a Lugano un edificio del campus dell'Università della Svizzera italiana (USI) è previsto proprio sul terreno della stazione. Ma i piani per la costruzione di abitazioni lungo la linea sono per contro ancora poco concreti.

«In Ticino, la NTFA dovrebbe dar luogo a una nuova dinamica degli spazi abitativi», afferma lo specialista immobiliare Patrick Schnorf, secondo il quale anche la galleria del Lötschberg avrebbe infuso nuova linfa nell'Alto Vallese.

Ma gli abitanti del sud delle Alpi dovranno avere ancora un po' di pazienza: l'apertura della galleria di base del Gottardo è prevista per il dicembre 2016, mentre per quella del Ceneri, bisognerà attendere il 2019.

Traduzione: Waldo Morandi



Rendering.

Foto: mad

Link alla trasmissione «10vor10»: [www.tinyurl.com/na56zbt](http://www.tinyurl.com/na56zbt)