

next floor



Agglomerati: tra densificazione e ricerca di identità

Una strana via di mezzo

Qualità della vita urbana e caos dei trasporti

La periferia: dal ghetto all'idillio

«L'agglomerato è uno specchio del futuro»



Schindler



4

L'agglomerato: una strana via di mezzo

9

La nascita degli agglomerati

10

La periferia: dal ghetto all'idillio

14

Qualità della vita urbana e caos dei trasporti

18

Un ascensore per la densificazione interna

20

A colloquio con lo scrittore Paul Schneeberger:
«L'agglomerato è uno specchio del futuro»

23

Vivere in un tipico comune di agglomerato

26

next news: progetti speciali
e prodotti dal mondo Schindler

28

Bürgenstock: quasi a toccare il cielo

Per il nuovo Bürgenstock Resort, Schindler ha fornito 42 ascensori. Il design è stato in parte studiato specificamente sui singoli edifici.

Colophon

Editore Schindler Ascensori SA, Marketing & Comunicazione, CH-6030 Ebikon **Redazione** Thomas Langenegger **Indirizzo della redazione** next floor, Zugerstrasse 13, CH-6030 Ebikon/Lucerna, nextfloor@ch.schindler.com **Amministrazione indirizzi** address@ch.schindler.com **Litho** click it AG **Impaginazione** aformat.ch **Stampa** Multicolor Print AG **Tiratura** 32000 copie **Edizione** next floor appare due volte all'anno in lingua tedesca, francese e italiana **Immagine di copertina** Ostermundigen, Cantone di Berna; Foto: Beat Brechbühl **Copyright** Schindler Ascensori SA, riproduzione su richiesta e con indicazione della fonte www.schindler.ch

Identità

Gentili lettrici, gentili lettori,



la popolazione elvetica continua a crescere e con essa si espandono soprattutto i comuni degli agglomerati. Si tratta di tutte quelle aree della Svizzera che negli ultimi decenni hanno accolto la popolazione in uscita dai centri e che anche in futuro continueranno a svilupparsi in modo dinamico. Quali sono le opportunità, le possibilità e i rischi per la Svizzera di oggi e di domani?

Nonostante la popolarità di cui godono sul mercato residenziale, gli agglomerati, di cui oggi fa parte circa la metà dei comuni svizzeri, devono fare i conti con un'immagine negativa. Questo numero di next floor ci mostrerà come questi «spazi a carattere urbano» non siano un amalgama indefinito, bensì contesti entusiasmanti in cui vivere e lavorare.

Percorreremo le tappe dell'evoluzione storica degli agglomerati in Svizzera e in altri Paesi e continenti, conosceremo come questi insediamenti gestiscono trasporti e mobilità e come lottano per affermare un'identità.

Leggeremo anche i pareri degli esperti e le esperienze di alcuni residenti, in particolare il punto di vista di Paul Schneeberger, giornalista che per scrivere il suo libro dedicato agli agglomerati ha trascorso un anno tra i sobborghi della Svizzera, arrivando alla conclusione che questo è il modello urbano del futuro.

Vi auguro una buona lettura!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Roten'. The signature is fluid and stylized, with a long horizontal stroke at the end.

Rainer Roten
CEO Schindler Svizzera

Agglomerato: tra densificazione e ricerca di identità



Gli abitanti della Svizzera sono in aumento: oggi più di quattro quinti vivono in città e nei comuni limitrofi. Ed è proprio negli agglomerati che si registra l'effettivo sviluppo: ma che direzione dovrebbe seguire l'evoluzione urbanistico-architettonica?

TESTO **PIRMIN SCHILLIGER** IMMAGINE **BEAT BRECHBÜHL**

In treno, da qualche parte tra Lucerna e Zurigo: oltre il finestrino sfilano case, ville e condomini, capannoni e fabbriche, stazioni di servizio e centri commerciali, intervallati da orti, impianti sportivi, campi da golf, qualche fattoria isolata. Ogni tanto qualche sparuto campanile, forse al centro di quello che un tempo era un borgo. E poi una gru dopo l'altra, chiari sintomi di boom edilizio. Capire dove finisce un insediamento e ne inizia un altro è quasi impossibile.

Una strana via di mezzo

Altrettanto difficile è definire la natura di questo colorato amalgama di insediamenti e individuare con precisione il luogo che ci sfreccia davanti. Potremmo trovarci tra Lucerna e Zurigo, come tra Baden e Olten o tra Ginevra e Losanna.

Presto il Mittelland svizzero sarà tutto un grande agglomerato? Urbanisti, architetti e politici hanno opinioni diverse. L'agglomerato è un mosaico di grigio e verde, fitti edifici e idilliaci casali, rotonde e parcheggi. I suoi confini, all'interno verso il cuore della città e all'esterno verso i paesi, sono fluidi. L'agglomerato dunque non si configura né come città né come paese: è una strana via di mezzo. Spesso ha un aspetto impersonale, un che di non pianificato, di incompiuto e provvisorio.

Oppure di sorprendentemente vivace, stimolante e urbano, come l'area Richti di Wallisellen. Sorge su una superficie di 72 000 m² ed è stata costruita a tappe. L'architetto milanese Vittorio Magnago Lampugnani ha seguito un rigoroso progetto di edifici a blocco chiuso, uno schema urbanistico utilizzato già da un centinaio di anni, caratterizzato da verdi cortili interni ed elementi storicizzanti come i portici, che garantiscono trasparenza e permettono un utilizzo promiscuo del pianterreno. Richti ha ricevuto molti apprezzamenti dagli esperti. Jürg Sulze, direttore del programma nazio-

nale di ricerca «Nuova qualità urbana» (PNR 65), la definisce un progetto faro per l'«urbanizzazione dell'agglomerato» che il suo programma propugna.

Tra urbanità e ruralità

Non sorprende che l'area di Richti abbia generato parecchie imitazioni. Non mancano tuttavia le critiche, che parlano di un'«urbanità forzata», sostenendo che l'agglomerato non dovrebbe diven-

tere una semplice estensione della città, bensì sviluppare un proprio volto tra urbanità e ruralità. Si scontrano quindi diverse filosofie architettoniche, che hanno però un obiettivo comune: tutti gli attori pensano all'agglomerato come a un insediamento a tutti gli effetti, con la stessa attrattività a livello di soluzioni abitative, posti di lavoro e rete di trasporti. Gli abitanti si aspettano una ricca offerta di servizi, tra cui opportunità

E poi una gru dopo l'altra, chiari sintomi di boom edilizio. Capire dove finisce un insediamento e ne inizia un altro è quasi impossibile.

commerciali, ricreative, culturali e sportive.

La prima grande sfida urbanistica è proprio quella di imprimere una direzione a questo auspicato sviluppo e organizzare gli spazi. «Occorre coordinare l'accesso ai trasporti e la costruzione di infrastrutture per approvvigionamento energetico, risorse idriche, acque reflue, rifiuti, cultura, formazione e attività sociali, promuovendo al contempo la creazione di spazi abitativi e ricreativi in ►



Densificazione verso l'interno: il Transitlager, vecchia area industriale tra Basilea e Münchenstein, sarà progressivamente trasformato in moderno quartiere urbano.

► linea con le esigenze, oltre che di posti di lavoro» dice Marcel Hunziker, membro del gruppo Scienze sociali nella ricerca sul paesaggio presso l'Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio (WSL).

Varietà di soluzioni

Dal tentativo degli architetti di convertire l'agglomerato in uno spazio funzionale e di conferirgli un'estetica convincente sono nate diverse tendenze. Ne è un chiaro esempio la trasformazione dell'area industriale di Dreispitz/Freilager, nella zona sud-orientale di Basilea. Ai vari concorsi hanno partecipato molti nomi importanti dell'architettura. Le loro proposte, in parte già realizzate, coprono tutto lo spettro di soluzioni, dal sobrio minimalismo all'opera in grande stile, dalla storicizzazione all'urbanizzazione postmoderna. Nonostante la diversità delle soluzioni, come l'«Helsinki Dreispitz» di Herzog & de Meuron o il «blocco sfalsato» del gruppo danese BIG, la levatura dei concorsi garantisce quasi sempre cura e qualità. Peggio sarebbero, e purtroppo se ne vedono molte, varianti dello stesso blocco cubista, della cosiddetta «swiss box», realizzata con monotono e sterile rigore.

Anziché di «urbanizzazione», Johannes Eisenhut preferirebbe parlare piuttosto di «creazione dell'agglomerato». Il direttore di Senn Development AG, sviluppatore immobiliare e imprenditore

Prima di tutto l'agglomerato deve riuscire a conciliare bene sfera privata e densità, connessione e ritiro, integrazione e separazione, prezzo e qualità.

totale, ha un'opinione precisa: «Prima di tutto l'agglomerato deve riuscire a conciliare bene sfera privata e densità, connessione e ritiro, integrazione e separazione, prezzo e qualità. Trovare un equilibrio tra questi poli è difficile, soprattutto perché l'agglomerato di solito presenta in sé pochi elementi che sono fonte di qualità.

L'estetica deriva in ultima analisi dalle risposte di fondo a queste domande». I progetti realizzati da Senn dimostrano che qualità edilizia e di vita nell'agglomerato possono sfociare in molte soluzioni. Insieme allo studio Schneider Studer Primas, Senn ha progettato ad esempio il pluripremiato «Zwicky Süd» di Dübendorf, un quartiere dall'aspetto molto urbano e ottimamente equilibrato, di cui viene unanimemente apprezzato il coraggio della densità e dell'urbanità.

Agglomerato: cintura di insediamenti tra grigio e verde

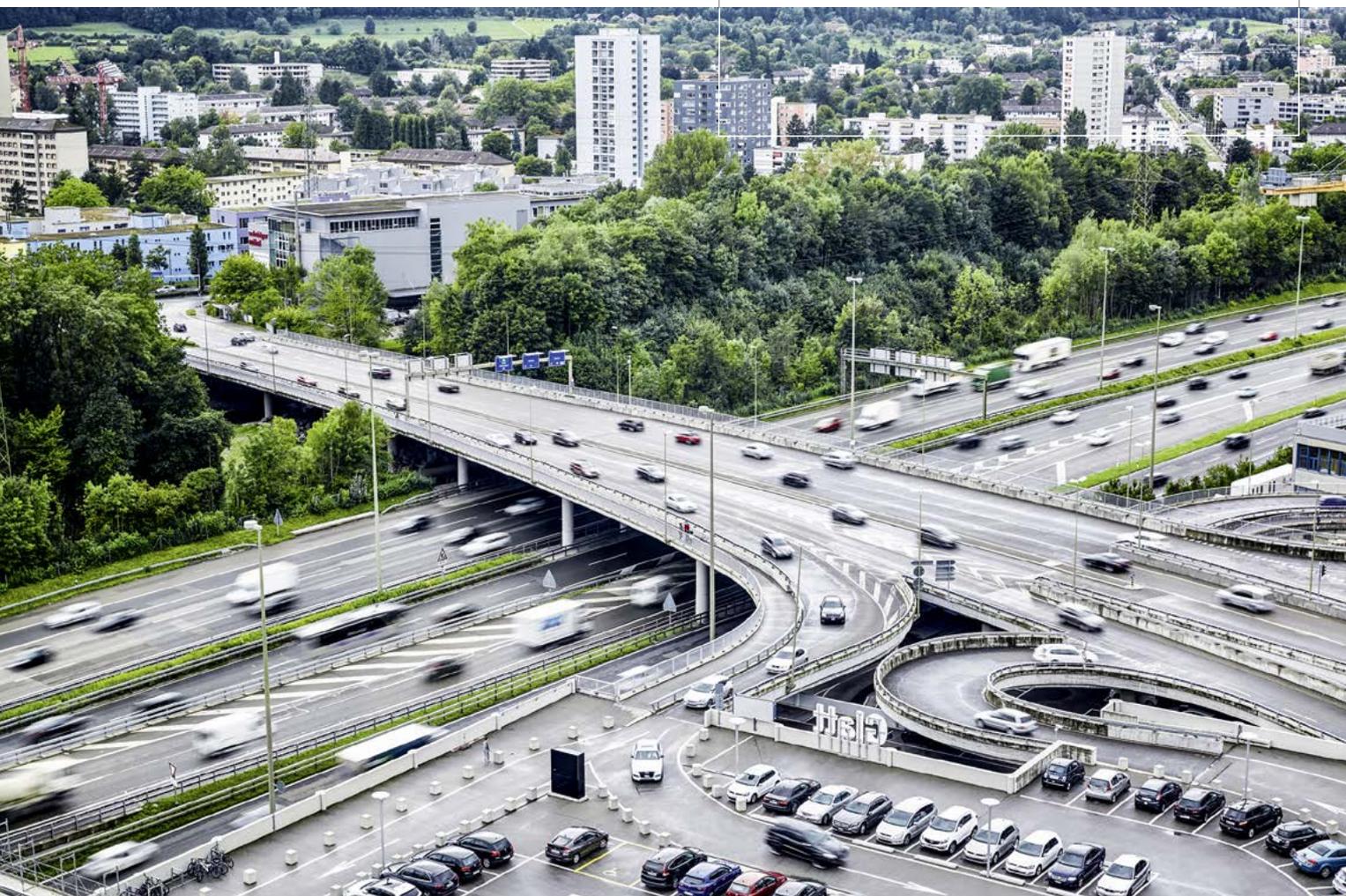
Totamente diverso il progetto per il quadrante C1 del quartiere Feldbreite di Emmen. Lo studio olandese MVRDV ha vinto il concorso per investitori con una sorta di «borgo di quartiere», che all'interno gioca con un mix di colorate case unifamiliari e all'esterno mantiene una facciata piuttosto urbana. Il progetto, che aveva già ottenuto la concessione, è stato però bloccato all'ultimo minuto. In seguito a un ricorso, il tribunale cantonale di Lucerna ha classificato le 37 case unifamiliari non come costruzioni singole, ma come parte di un unico complesso. Di conseguenza devono rispettare le norme di accessibilità, ossia essere dotate di ascensori. «Il progetto originario quindi, è morto; ne stiamo preparando uno nuovo insieme agli stessi architetti olandesi» svela Eisenhut.

Viva nostalgia per il paese

La realizzazione di grandi progetti edilizi nell'agglomerato rimane un compito delicato e spesso irto di ostacoli. Occorre inoltre ►

Secondo l'Ufficio federale di statistica (UST), più di tre quarti degli 8,42 milioni di abitanti della Svizzera vivono nei 50 agglomerati o – come vengono chiamati ultimamente dalla Confederazione – «spazi a carattere urbano». Tuttavia l'UST include in questi numeri anche le città nucleo attorno a cui si sono formati i singoli agglomerati. Questo approccio potrebbe essere opportuno a causa dello stretto rapporto funzionale tra l'agglomerato e la città nucleo, ma non è pienamente condiviso da urbanisti, demografi e politici, che invece per agglomerato intendono solo l'insediamento limitrofo alla città nucleo. L'agglomerato sarebbe dunque la cintura densamente edificata posta tra una (o più) città nucleo e la campagna circostante, meno popolata e caratterizzata dalla presenza di singoli paesi. La presente edizione di next floor si attiene a quest'ultima definizione di agglomerato.

Glattbrugg, a nord di Zurigo: snodo di traffico, centro commerciale, posto di lavoro e quartiere abitativo.





«Zwicky Süd» di Dübendorf:
coraggio di densificare e mobilità
nettamente separata per i vari utenti.

Da un sondaggio pubblicato un anno fa dal WSL è emerso che, nonostante più di tre quarti degli svizzeri vivano in città e agglomerati, il 72 per cento preferirebbe vivere in un paese.



«Area Richti» di Wallisellen (a destra e in basso):
edifici a blocco chiuso con vivacità urbana.



► tenere presente che la spesso auspicata urbanizzazione dell'agglomerato non è solo una questione estetico-architettonica, ma anche sociale. Da un sondaggio pubblicato un anno fa dal WSL è emerso che, nonostante più di tre quarti degli svizzeri vivano in città e agglomerati, il 72 per cento preferirebbe vivere in un paese. Il 37 per cento, tuttavia, ritiene che l'agglomerato sia il luogo migliore dove risiedere. Mentre gli abitanti della città vorrebbero inglobare l'agglomerato il più rapidamente possibile, quelli dell'agglomerato, che spesso nell'anima si sentono ancora abitanti di un paese, volgono lo sguardo alla campagna, il più delle volte luogo di provenienza loro o dei loro antenati. Qualsiasi forma di urbanizzazione, dunque, dovrebbe prendere in considerazione anche il rapporto dell'agglomerato con i suoi verdeggianti dintorni. Inoltre è importante assegnargli funzioni centrali. Gli esempi esistono già: il grande centro commerciale di Glattbrugg, l'aeroporto di Kloten, istituti di formazione superiore e università, centri di innovazione e incubatori di imprese, siti culturali come la sala eventi di Dübendorf, sedi centrali di grandi gruppi, ecc. Questi poli di attrazione fungono anche da elementi identitari: così in futuro riusciremo a capire se ci troviamo a Wallisellen, Bümpliz, Emmen, Muttenz o Meyrin. O se le case e il campanile che abbiamo appena visto dal treno sono quelli di Rotkreuz. ■

La nascita degli agglomerati

Nella seconda metà del XIX secolo, la ferrovia rivoluzionò i trasporti e la mobilità, creando legami economici di portata decisamente maggiore. Consentì tra l'altro di importare per la prima volta cereali dall'estero a un prezzo minore. Questo, tuttavia, indebolì l'agricoltura interna, che nel 1870 fu colpita da una grave crisi. Spinte dal bisogno, molte persone emigrarono in città e, in questo senso, la ferrovia favorì anche il processo di densificazione.

Alcuni centri abitati presto raggiunsero dimensioni tali da rendere necessaria la costruzione di linee di trasporto interne. Fino a quel momento compatte e organiche, le città si ingrandirono oltre le mura storiche, ma era importante che il centro rimanesse comunque raggiungibile a piedi, in bicicletta o in tram. Il concetto di agglomerato (dal latino agglomerare = unire, ammassare) allora aveva ancora un'accezione positiva: richiamava semplicemente una città che costruiva nuovi quartieri oltre le mura e si ampliava verso la campagna. Nel 1930 la Svizzera contava già quattro milioni di abi-

tanti; 80 anni dopo erano il doppio. I tassi di crescita più elevati, pari all'1,5 per cento l'anno, si registrarono tra il 1950 e il 1970, grazie all'eccedenza delle nascite con la generazione del baby boom.

Le giovani famiglie avevano bisogno di spazi abitativi e si insediarono praticamente in qualsiasi luogo raggiungibile in auto, che a quel punto tutti potevano permettersi. In seguito alla costruzione della rete stradale nazionale, la maggior parte dei paesi delle zone limitrofe si avvicinò alle città, che quindi continuarono a ingrandirsi verso la campagna in modo sempre più intenso e disordinato.

L'agglomerato crebbe a dismisura e divenne sinonimo di espansione incontrollata, edilizia selvaggia e dispersione degli insediamenti. ■

Boom edilizio nella conca valliva di Kriens/Horw (Lucerna sud), tutt'ora in corso di densificazione mentre la periferia invade le colline e i pendii circostanti.





La periferia: dal ghetto all'idillio



Mentre i «suburb» statunitensi sono eleganti e accoglienti, in Europa le periferie fanno pensare in prima battuta alle «banlieue» francesi. Lo sviluppo del vecchio continente e quello dell'America del Nord non avrebbero potuto essere più diversi.

TESTO CHRISTIAN SCHREIBER IMMAGINE ADOBE STOCK

Le città tornano in auge: gli europei ripopolano i centri di Zurigo, Vienna e Monaco per abitarvi e viverci, portando con sé ciò che li ha attratti nella periferia. Sulle case sorgono aree verdi: una coppia di Anversa ha addirittura collocato sul proprio tetto una casetta da giardino con tanto di pecore e pascolo. A Londra si è imposta la tendenza dell'apicoltura negli interstizi tra gli edifici. D'altro canto l'immigrazione comporta un aumento della pressione sulle grandi metropoli europee e di conseguenza una maggiore necessità di spazio abitabile, che può essere ricavato solo nelle periferie. Le «banlieue» parigine dimostrano quanto sia difficile pianificare e sviluppare le aree periferiche e sono considerate un cattivo esempio a livello europeo: le persone socialmente deboli e gli immigrati vengono relegati ai margini della città. I sobborghi pianificati per sgravare i centri urbani sono per la maggior parte zone svantaggiate, meri quartieri dormitorio privi di infrastrutture e posti di lavoro. Non vi è paragone con il corrispettivo nordamericano, i cosiddetti «suburb», quartieri funzionanti a livello sociale, che godono di grande prestigio, garantiscono un'elevata qualità della vita e consentono di vivere, abitare e lavorare nei paraggi. Per comprendere i motivi alla base di questa diversità è necessario conoscere la storia dello sviluppo degli insediamenti in Europa. I primi risalgono all'antichità classica: alle città stato greche seguirono le urbes fondate dai romani, entrambe con pianta a scacchiera. In seguito alla caduta dell'impero romano si sviluppò il sistema urbano mitteleuropeo. La popolazione subì una forte crescita: sorsero castelli, monasteri e nuovi insediamenti, furono costruiti edifici multipiano e la densità edilizia aumentò significativamente. La crescita era contenuta all'interno delle mura urbane e concentrata intorno al centro, rappresentato dal municipio e dalla chiesa. Le periferie comparvero a partire dal XVIII secolo, in concomitanza con un'inaspettata crescita demografica e urbana, attribuibile al progresso tecnologico e al miglioramento delle condi-

zioni igieniche. Ai margini delle città sorsero fabbriche e complessi residenziali per lavoratori. L'ampliamento dell'infrastruttura di trasporto pubblica con tram e metropolitane, alla fine del XIX secolo, favorì l'espansione delle città. La distruzione di metropoli mitteleuropee durante la Seconda guerra mondiale portò alla costruzione di città satellite vicine ai centri storici spesso devastati dai bombardamenti.

Partenza nell'era moderna

In Francia, in particolare a Parigi, la politica si focalizzò sullo sviluppo dell'infrastruttura pubblica e dell'industria, mettendo in secondo piano la creazione di aree residenziali e creando così, già a metà degli anni '50, notevoli problemi. Di conseguenza i politici fecero costruire grandi insediamenti con grattacieli nelle periferie e nei comuni limitrofi. Nel 1960 queste «cité», in seguito chiamate «banlieue», erano l'emblema della modernità, ma una decina d'anni dopo i sogni si erano già infranti sugli scogli della deindustrializzazione e della crisi economica: la disoccupazione crebbe, in particolare tra gli immigrati dell'epoca, provenienti in prevalenza dall'Europa meridionale e dal Nord Africa e residenti nelle «banlieue», che assumevano sempre più la nomea di quartieri degradati. Tra i sobborghi più tetri figura il complesso residenziale «cité des 4000», eretto alla fine degli anni '50 nella cittadina di Courneuve per sgravare il centro di Parigi, edificando schiere di grattacieli da 15 a 26 piani per diverse migliaia di persone, ma trascurando l'infrastruttura e le scuole. Ancor oggi la quota di stranieri e la disoccupazione sono molto elevate e la «cité des 4000» è diventata il simbolo dello sviluppo negativo delle periferie europee.

In America del Nord, la maggior parte delle città fu fondata nel XVIII e nel XIX secolo, ossia più di 500 anni dopo la fase principale dello sviluppo urbano europeo. Le città statunitensi sono prive ►

► dei tipici elementi europei, quali le mura, la piazza del mercato e il castello o la rocca, e non sono mai state centri culturali, ma rispecchiano valori e atteggiamenti sociali e sono strutturate sulla base di criteri economici e pragmatici.

Nuovo tipo di città

«Le città americane (...) non sono compatte e sviluppate intorno a un centro, bensì centrifugamente distribuite, creando un paesaggio urbano con una pluralità di nuclei, che ingloba l'ambiente rurale circostante» scrive Lutz Holzner nel suo libro «Stadtland USA». La struttura urbana è composta da un «downtown», ossia un centro con grandi grattacieli e strade a scacchiera secondo lo schema ellenico, circondato da zone di transizione e sobborghi.

Oggigiorno il «downtown» ha perso quasi totalmente la sua attrattiva come spazio abitativo, un'evoluzione iniziata già nella prima metà del XX secolo con la crescente importanza economica dei centri. I primi a lasciare la «city» e a trasferirsi nelle periferie furono in particolare gli abitanti con reddito elevato. La suburbanizzazione comportò un'espansione estrema delle città e una grande dispersione dei comuni. Negozi, aziende, banche e hotel rinunciarono alla posizione centrale e si trasferirono nei sobborghi, creando città periferiche compatte, provviste di tutto il necessario per vivere e lavorare. «La periferia ha sostituito i centri urbani come nucleo della civiltà» afferma Robert Fishman, giornalista statunitense, definendo questi «sobborghi multifunzionali» un «nuovo tipo di città».

Da uno studio condotto dalla rivista Business Insider emerge che anche gli insediamenti e i paesi distanti 40 km dalla metropoli più vicina vengono considerati «suburb». Questi sobborghi sono abitati quasi esclusivamente da famiglie ricche: Atherton, agglomerato con 7000 abitanti situato tra San Francisco e San Jose, detiene il primato del reddito medio annuo più alto per nucleo familiare, pari a circa 240 000 dollari. In generale il tasso di criminalità è di gran lunga inferiore alla media statunitense e i ragazzi frequentano di norma le migliori high school della regione. Le famiglie delle classi più abbienti e del ceto medio che non vogliono confinarsi nei lontani «suburb» risiedono spesso nelle «gated community», quartieri protetti ai margini della città. Le persone povere e socialmente deboli vivono invece nelle zone urbane transitorie con parcheggi e siti da demolire, diventate in molti casi «iperghetti» che, avendo assunto le dimensioni di una città, non possono più essere definiti periferia. Ad Atlanta occupano attualmente oltre metà della superficie urbana. Sebbene si tratti di insediamenti non pianificati e più vicini al centro rispetto alle «banlieue», si riscontrano i medesimi problemi e lo stesso disagio sociale: anche i residenti di queste zone si sentono relegati in un luogo lontano, privo di infrastrutture funzionanti e prospettive, tagliati fuori dalla città e dalla vita vera e propria. ■

Intorno alle città

Periferie in America latina

Secondo le stime, quasi la metà della popolazione urbana latinoamericana vive in baraccopoli ai margini delle grandi metropoli, note come «barriadas» in Perù e «favelas» in Brasile. Tuttavia non si può parlare di meri quartieri disagiati, poiché spesso sono provvisti di una propria amministrazione, scuole, chiese e ospedali. Sempre più spesso la gente fugge dalle baraccopoli dei centri urbani per stabilirsi nelle zone suburbane. Al contempo nelle periferie sono sorti «condemínios», quartieri elitari non accessibili al pubblico comparabili alle «gated community» statunitensi.

Periferie in Asia

Otto delle maggiori regioni metropolitane su dieci si trovano in Asia. Come esempio viene spesso citato Tokyo-Yokohama, il più grande agglomerato del mondo con circa 37 milioni di abitanti. Solo il nucleo di Tokyo, circondato da numerose megalopoli, è composto da 23 distretti, considerati per la maggior parte periferie, sebbene siano situati entro un raggio di 70 km dal centro. Oggigiorno quasi due terzi della popolazione mondiale vivono in Asia. Secondo l'ONU il Giappone è tra i pochi stati asiatici che subiranno un calo demografico negli anni a venire. Poiché si stima che nel 2050 l'Asia conterà oltre cinque miliardi di abitanti, gli esperti prevedono che le metropoli asiatiche dovranno far fronte a ingenti problemi. Sono richiesti piani per un'edificazione strutturata delle periferie e idee per un ampliamento controllato delle megalopoli.

Le prime soluzioni arrivano dall'Europa: secondo la visione di un team di architetti, il corso della Senna fino alla foce di Le Havre funge da asse di espansione per Parigi.

Confini fluidi tra la periferia e il centro di Caracas. I quartieri un tempo periferici si avvicinano sempre più al nucleo urbano.



A Tokyo, megalopoli con circa 37 milioni di abitanti, è normale non trovare posti a sedere in metropolitana.



Qualità della vita urbana e caos dei trasporti

La popolazione svizzera continua a crescere, soprattutto negli agglomerati e nelle ore di punta ingorghi e treni sovraffollati sono all'ordine del giorno. Tuttavia esistono diverse soluzioni.

TESTO **RAPHAEL HEGGLIN** IMMAGINE **BEAT BRECHBÜHL**

Il Giappone presenta un numero impressionante di pendolari: 40 milioni di passeggeri utilizzano ogni giorno il sistema ferroviario di Tokyo, 9 di questi viaggiano in metropolitana, la più affollata del mondo. Nelle ore di punta il numero di passeggeri è il doppio di quello dei posti disponibili, superando di gran lunga il limite di capacità, e spesso le porte non si chiudono perché braccia, gambe o bagagli dei passeggeri saliti per ultimi sporgono. È qui che entrano in gioco i leggendari oshiya, conosciuti anche come Tokyo pusher, che da fuori spingono a bordo gli ultimi passeggeri, permettendo la chiusura delle porte e la partenza del mezzo. Ciononostante la metro di Tokyo è nota per la sicurezza e la puntualità, poiché negli ultimi anni il Giappone ha effettuato notevoli investimenti nei sistemi automatici di controllo e gestione del traffico che consentono di gestire i flussi di pendolari in modo efficiente e di far salire e scendere i passeggeri in modo disciplinato. Mentre in molte altre metropoli del mondo la situazione sfocia quotidianamente nel caos, in Giappone, seppure il comfort lasci a desiderare, l'automazione garantisce un relativo ordine.

Popolazione in continua crescita

Sebbene in Svizzera scenari come quelli di Tokyo siano impensabili, la vita del pendolare è sempre più stressante: nelle ore di punta è diventato normale non trovare posti a sedere su S-Bahn e Intercity o rimanere imbottigliati nel traffico intorno ai centri economici. E nei prossimi anni la situazione dovrebbe addirittura peggiorare: la Confederazione prevede una crescita della popolazione dagli attuali 8,5 a oltre 10 milioni nel 2045, un aumento di circa il 20% che graverà ulteriormente sui sistemi di trasporto. Servono quindi strategie efficaci per contrastare l'incombente caos dei trasporti: tra queste figurano i programmi di agglomerato della Confederazione, che consentono a Cantoni, città e comuni di pianificare e coordinare tra loro lo sviluppo degli insediamenti e dell'infrastruttura di trasporto e possono rappresentare una soluzione a decisioni adottate a livello comunale che hanno avuto ripercussioni negative sulla circolazione di un'intera regione. I pro-

getti efficaci vengono finanziati fra il 30 e il 50% dalla Confederazione mediante il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), approvato dal popolo svizzero il 12 febbraio 2017.

Programmi di agglomerato interregionali

Alla fine del 2016 sono stati presentati alla Confederazione 37 nuovi programmi di agglomerato finalizzati all'ampliamento dell'infrastruttura dei trasporti e allo sviluppo degli insediamenti, ai quali partecipano circa 800 città e comuni di 23 Cantoni nonché regioni frontaliere di Germania, Francia, Italia, Austria e Principato del Liechtenstein. Dotati complessivamente di fondi per circa 400 milioni di franchi annui, il loro obiettivo è quello di rendere più scorrevoli il traffico stradale e il trasporto pubblico. «Una possibile soluzione prevede l'impiego di contatori del traffico più efficienti con un controllo semaforico più complesso per gestire e regolare la circolazione a livello regionale» afferma Ulrich Seewer, vicedirettore dell'unità Mobilità, territorio e infrastrutture dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Si punta inoltre sulle nuove tecnologie: i veicoli automatizzati potrebbero in futuro aumentare le capacità di strada e rotaia. «I sistemi di assistenza alla guida consentono ad esempio di ridurre la distanza tra i singoli veicoli e le tecnologie di controllo intelligenti potrebbero aumentare le frequenze di passaggio su rotaia».

Un ruolo altrettanto importante è rivestito dalle misure di pianificazione territoriale: gli agglomerati intendono contenere la proliferazione urbana con i cosiddetti poli di sviluppo, che possono essere collegati tra loro attraverso assi di trasporto efficienti. «Finché i pendolari continuano ad arrivare da qualsiasi parte in modo sordinato, vi saranno sempre ingorghi» afferma Seewer. Questo scenario è in contrasto con il sogno di una casa nel verde: concetti quali la densificazione edilizia e gli agglomerati urbani suscitano preoccupazioni e avversione in molte persone. «Pertanto un elemento centrale della pianificazione territoriale è l'aumento della qualità abitativa negli agglomerati» spiega Seewer. Tra gli ►



► obiettivi dei programmi di agglomerato figurano quindi la creazione di più zone verdi, lo sviluppo di quartieri abitativi più tranquilli, la promozione del traffico pedonale e ciclabile e la valorizzazione dei centri abitati.

Interdisciplinarietà

Non esistono soluzioni preconfezionate per la gestione del traffico: «In tutto il mondo si riscontrano gli stessi problemi, anche se le condizioni locali possono differire in modo sostanziale» afferma il prof. Christian Schmid del PF di Zurigo, sociologo e membro del Dipartimento di architettura e della rete «Città e paesaggio», un'associazione interdisciplinare che punta a creare le basi di una gestione dell'ambiente a misura d'uomo, sostenibile ed esigente a livello estetico e culturale.

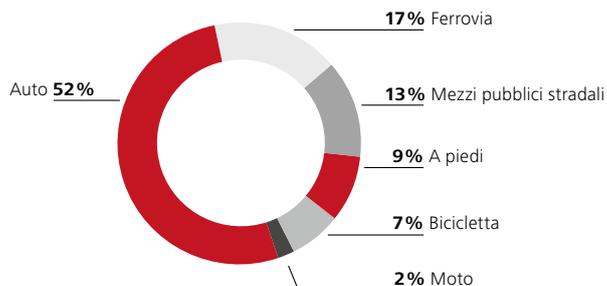
Secondo il sociologo la chiave non sta tanto nelle nuove tecnologie di trasporto più efficienti quanto nella pianificazione urbanistica. «Finché la proliferazione urbana avanza, dovremo continuare a confrontarci con ingorghi e altri problemi di trasporto». Un esempio è costituito dalla S-Bahn di Zurigo, una storia di successo nel settore: la ferrovia leggera collega oltre 170 stazioni nel Cantone e nelle regioni limitrofe e viene utilizzata ogni giorno da circa mezzo milione di passeggeri, in prevalenza pendolari. Le recenti linee diametrali garantiscono un tragitto ancora più rapido attraverso la città e al suo interno.

Facts & Figures

Dati sul pendolarismo

3 900 000	pendolari
70%	esce dai confini comunali
14,5 km	tragitto medio (solo andata)
29,9 min.	tempo medio di percorrenza

Mezzi di trasporto dei pendolari



Fonte: Ufficio federale di statistica; dati 2015





La scelta del mezzo di trasporto

Secondo l'Ufficio federale di statistica il 44% dei pendolari che utilizzano l'automobile lo fa per questioni di comodità, il 23% non ha alternative e il 14% deve trasportare bagagli. Questi sono stati i tre motivi più menzionati anche per i trasporti pubblici: il 45% dei pendolari ha indicato che si tratta della soluzione più semplice e comoda, quasi lo stesso valore raggiunto nel caso dell'automobile. Per quanto riguarda la mobilità lenta (pedonale e ciclabile), i principali motivi menzionati sono stati divertimento, movimento e salute (45%), brevità del tragitto (26%) e massima comodità (15%). Come nel caso dei trasporti pubblici, la tutela ambientale è stata chiamata in causa raramente (2%).

Più mobilità, più proliferazione urbana

Nelle ore di punta la S-Bahn è sempre gremita e il suo ampliamento non ha prodotto uno spostamento del traffico dalla strada alla rotaia, poiché il collegamento di una località scatena ogni volta un boom edilizio. All'improvviso si prospetta infatti la possibilità di abitare lontano dal luogo di lavoro e di viaggiare ogni giorno senza complicazioni, almeno inizialmente: «La mobilità non ha limiti. Se si aumenta la capacità dei trasporti, l'offerta supplementare viene spesso esaurita subito» afferma Schmid. In sostanza: nonostante le nuove misure in materia di trasporti, si torna sempre al punto di partenza.

L'esperto propugna pertanto una maggiore separazione tra zone urbane e rurali. Negli agglomerati dovrebbero sorgere centri nei quali, oltre ad abitare, si vive e si lavora, che potrebbero essere collegati tra loro in modo efficiente. «Tuttavia a tal fine è necessario garantire prima una certa qualità di vita di tipo 'urbano'. Non si tratta di un'impresa facile, come dimostrato da numerosi borghi e agglomerati abbandonati, privi di un vero e proprio centro di interessi. «Un'urbanizzazione efficace deve iniziare dall'alto, con la pianificazione delle città e dei trasporti, e continuare verso il basso, ossia con la progettazione degli spazi pubblici, come ad esempio la collocazione di una panchina». Densificazione edilizia non significa rinuncia alla qualità della vita: «Quest'ultima può essere garantita anche nei nuovi agglomerati, ma è necessaria una stretta collaborazione tra i diversi settori, nonché con i politici e la popolazione». ■

Un ascensore per la densificazione interna



Anche quando i dettagli progettuali e le caratteristiche architettoniche sono oggetto di controversie, come spesso accade, tutti i soggetti coinvolti nello sviluppo di un agglomerato urbano concordano su una cosa: la necessità di una densificazione interna. Questo significa necessariamente anche un'edilizia che si sviluppa in altezza e quindi uno sfruttamento verticale: un obiettivo che sempre più spesso si raggiunge con un ascensore Schindler 3300.

TESTO **PIRMIN SCHILLIGER** IMMAGINE **ALBERT ZIMMERMANN**

In questo preciso momento, circa il 7,5% del territorio svizzero, pari a oltre 3000 chilometri quadrati, viene destinato alla realizzazione di insediamenti e infrastrutture. La progressiva perdita di superfici agricole può essere arrestata solo attraverso una densificazione interna come sta avvenendo, ad esempio, nella regione del Lemano, oggi in pieno sviluppo. Perfettamente rappresentativa, in questo senso, è l'area Sully, a La-Tour-de-Peilz (VD), la cui edificazione è progettata in tre fasi. Il comune, situato nell'area urbana di Montreux-Vevey, è definito dall'UST come agglomerato indipendente, appartenente a sua volta all'area metropolitana Ginevra-Losanna. Attualmente si sta ultimando Sully 2, la seconda fase. Si tratta di cinque edifici di tre e quattro piani, ospitanti un totale di 114 appartamenti e collegati tra loro da un garage sotterraneo.

Lo sfruttamento verticale è garantito da 15 ascensori Schindler 3300, modello high-tech affidabile, veloce ed energeticamente efficiente. Quest'ultima caratteristica è stata un'importante argomentazione per i coordinatori generali di EG Edifea SA, considerato che Sully è stato costruito secondo lo standard Minergie. Gli ascensori, che servono rispettivamente quattro e cinque piani, possono trasportare fino a 675 kg/8 persone.

Un ascensore ideale per l'installazione in edifici di dimensioni importanti, come quelli comunemente costruiti negli agglomerati urbani.

Lo Schindler 3300 è disponibile in varie misure, può ospitare fino a 15 persone e ha un'altezza corsa fino a 20 piani, caratteristiche che lo rendono ideale per l'installazione in edifici di dimensioni importanti, come quelli comunemente costruiti negli agglomerati urbani. Trattandosi di un impianto senza locale macchina, necessita di un'altezza vano ridotta e di poco spazio, che può essere invece destinato a superfici abitative e lavorative. L'ascensore quindi offre anche maggiore libertà architettonica e può essere tranquillamente integrato in una varietà di scenari auspicati per lo sviluppo dell'agglomerato. In Sully 2 lo spazio guadagnato grazie all'installazione dell'ascensore senza struttura sul tetto è occupato da pannelli solari installati sui tetti verdi piani.

Progetti ancora più ambiziosi di quello che si sta realizzando a La-Tour-de-Peilz richiedono spesso masterplan e progetti di sviluppo dell'area: sono gli strumenti con cui la pubblica amministrazione cerca di regolare il processo spaziale e di rendere le aree edificabili convenienti per gli investitori privati.

Tutti i soggetti coinvolti sono chiamati a collaborare per sviluppare insieme scenari sostenibili. Ottimi esempi si ritrovano a sud-est di Basilea (Dreispliz/Freilager), a Lucerna nord (Seetalplatz), a ovest di Losanna e a sud di Ginevra (progetto PAV, Praille-Acacias-Vernets).

12 400 appartamenti e 6200 ambienti di lavoro

L'ultimo citato è probabilmente il progetto di sviluppo insediativo più grandioso di tutta la Svizzera. Coinvolge tre comuni – Carouge, Ginevra e Lancy –, superandone addirittura i confini, e prevede la densificazione di una superficie di 230 ettari per la costruzione di 12 400 appartamenti e 6200 locali commerciali. Il lungo e complicato processo è iniziato dodici anni fa con un concorso di progettazione. Nel 2015 è stato approvato il masterplan. Il primo sottoprogetto, «La Marbrerie» (con le due torri residenziali Castore e Polluce), dovrebbe essere realizzato nel 2019. Per vedere il progetto completo – formato da dieci quartieri – bisognerà attendere alcuni anni.

L'area PAV è un perfetto esempio della collaborazione intercomunale solitamente necessaria in un agglomerato, la quale, in molti casi, avviene sotto forma di consorzi. Altre volte, invece, si decide per una fusione o incorporazione, al fine di semplificare i processi. È stato così, ad esempio, per Lugano, e quanto dovrebbe avvenire nei prossimi anni nell'agglomerato di Friburgo. In altre località progetti analoghi sono falliti per questioni finanziarie. Da parte della cosiddetta «Speckgürtel», la cintura periurbana, c'è sempre una certa resistenza. Com'è comprensibile chi abita nei quartieri signorili, che godono di agevolazioni fiscali e spesso si trovano in posizioni privilegiate con vista lago, non manifesta un eccessivo interesse in concentrazioni urbane di questo tipo. Tornando all'esempio iniziale, anche La-Tour-de-Peilz, un comune a bassa tassazione, punta sull'autonomia e non ha interesse a fondersi con le vicine realtà di Montreux e Vevey, più grandi ma fiscalmente meno convenienti. ■



In occasione delle sue peregrinazioni, Paul Schneeberger, giornalista della NZZ, ha studiato gli agglomerati in modo alternativo, sorprendente e molto più interessante di quanto ci si potrebbe attendere, raccogliendo le proprie esperienze in un libro e diversi reportage. Nell'intervista a next floor l'autore giunge alla conclusione che il futuro degli agglomerati è appena iniziato.

«L'agglomerato è uno specchio del futuro»

TESTO PIRMIN SCHILLIGER IMMAGINE BEAT BRECHBÜHL

next floor: Sebbene «l'agglomerato» abbia per tanti una connotazione negativa, non merita la sua cattiva fama.

Perché?

Paul Schneeberger: L'agglomerato è la Svizzera di oggi, perlomeno per la maggioranza relativa delle persone che vi risiede, ed è caratterizzato da una grande varietà. Nel loro complesso le comunità degli agglomerati oggi sono quello che lo scrittore Hugo Loetscher diceva un tempo delle città: la più grande concomitanza di tutte le possibilità umane. Fatta eccezione per i sobborghi prestigiosi, l'agglomerato è privo di pretenziosità, si potrebbe dire che è tutto arrosto e poco fumo.

Ciononostante è ancora sinonimo di cattiva pianificazione, monotonia strutturale, edilizia selvaggia e speculazione.

Si tratta di uno stereotipo obsoleto?

Molti comuni sono stati e vengono tuttora travolti da un impetuoso sviluppo edilizio, ma le cose stanno cambiando: sempre più autorità riconoscono che una crescente densità di persone e di edifici presuppone obiettivi di sviluppo degni di questo nome. I consiglieri comunali si sono accorti che vivendo alla giornata bruciano possibilità di sviluppo nel medio periodo. I pascoli casuali

nelle zone non edificate saranno rimpiazzati da aree verdi ben delimitate e garantite nel lungo periodo.

«Sempre più autorità riconoscono che una crescente densità di persone e di edifici presuppone obiettivi di sviluppo degni di questo nome».

Paul Schneeberger

Certamente la vita negli agglomerati è molto più appetibile di quanto gli abitanti di città e paesi possano immaginare.

Quali sono le qualità che la caratterizzano?

Tra i «fattori di attrazione» figurano collegamenti efficienti, un buon rapporto costi-benefici e la possibilità di realizzarsi in giardino o in terrazza. In poche parole: una piccola oasi di benessere. Al di là di questi aspetti, l'agglomerato è lungi dall'essere una mera zona residenziale: l'industria e il commercio trovano lo spazio che nelle città manca e i

centri commerciali sono già da molto tempo un punto d'incontro.

Come descriverebbe il tipico abitante di un agglomerato?

Naturalmente non esiste un abitante tipico. Ma se si dovesse trovare una caratteristica che accomuna i residenti degli agglomerati, direi il pragmatismo, poiché la gente vi abita per praticità: il bosco dietro casa, il negozio all'angolo e la S-Bahn nei pressi. Non è il nome della via che conta, bensì ciò che offre concretamente. Lo stesso vale per le aziende, che spostano sempre più posti di lavoro dalla città all'agglomerato.

Gli urbanisti sostengono una maggiore densificazione e urbanizzazione degli agglomerati mentre molti residenti cercano la campagna e il verde. Non si tratta di una contraddizione irrisolvibile?

L'agglomerato consente di conciliare necessità urbanistiche e mentalità rurale, trovando forme adeguate per le vere città del XXI secolo, senza essere ostacolati a livello creativo dalla zavorra del passato. La chiave sta nella gestione degli spazi liberi: se non vengono salvaguardati adeguatamente, possono crearsi stalli. In caso di incertezza gli elettori provvedono affinché ►

«L'architettura è ideale quando funziona, quando si integra nell'ambiente circostante e quando la gente si sente a proprio agio al suo interno e nelle sue vicinanze».

Paul Schneeberger

► sia preservato un fazzoletto di terra nel proprio vicinato.

Non c'è dubbio che l'agglomerato è lo spazio dinamico nel quale si svolge una parte sostanziale della crescita. Qual è l'approccio giusto a livello di pianificazione?

È essenziale portare strutture nell'attuale eterogeneità dell'agglomerato, che vengono creati collegamenti e fili conduttori che fungano da punti di riferimento. La ferrovia del Glattal a Zurigo Nord è la dimostrazione che un mezzo di trasporto non migliora soltanto i collegamenti all'interno dell'agglomerato, ma agevola anche l'orientamento in uno spazio complesso. A livello edilizio l'agglomerato viene valorizzato soprattutto laddove vengono consapevolmente creati spazi liberi, ad esempio a ovest di Losanna e a sud di Lucerna.

Qual è l'approccio giusto a livello progettuale e architettonico?

L'architettura è ideale quando funziona, quando si integra nell'ambiente circostante e quando la gente si sente a proprio agio al suo interno e nelle sue vicinanze. Sotto questo aspetto in Svizzera c'è ancora parecchia strada da fare, poiché manca la sensibilità per il tutto, per l'insieme. Dovremmo prendere spunto dai Paesi nordici, come i Paesi Bassi o la Svezia.

Tuttavia una buona pianificazione non riguarda solo gli edifici, ma anche le strade e gli spazi aperti.

È uno scenario auspicabile pensare alla Svizzera come un unico agglomerato?

L'urbanizzazione è una realtà globale, a cui nemmeno la Svizzera può sottrarsi. L'immagine delle classiche aree rurali è relegata al passato, così come quella della città tradizionale che riunisce al suo interno tutte le funzioni principali. La domanda è: come intendiamo affrontare questa realtà? È necessario prendere coscienza del fatto che le città e i comuni non soddisfano più qualsiasi esigenza e che il futuro risiede in una rete di trasporto efficiente, anche e soprattutto negli agglomerati. In tal senso l'agglomerato è uno specchio del futuro. Già oggi esiste una suddivisione informale del lavoro tra i comuni.

In che direzione dovrebbe andare lo sviluppo degli agglomerati?

È ora di liberarsi del confine mentale tra città e agglomerato e riconoscere che le due categorie sono interdipendenti: la città non è più il luogo universale e molte cose sono distribuite sul territorio urbanizzato, dalla logistica rudimentale ai fari della ricerca e dello sviluppo. Piccoli e grandi acquisti si possono da tempo effettuare tanto in città quanto negli agglomerati. Gradualmente stanno sorgendo anche in questi ultimi strutture di rilevanza regionale o addirittura nazionale, come la Samsung Hall di Dübendorf o la Umweltarena di Spreitenbach. ■



Lettura consigliata

«Daheim – eine Reise durch die Agglomeration», 208 pagine, editore NZZ Libro, 2013, Matthias Daum/Paul Schneeberger



«Tutto ciò che serve per vivere»

Negli ultimi 20 anni il comune di Rümlang è cresciuto da 5200 a 8000 abitanti e sono stati creati 6000 posti di lavoro. Questo rapido sviluppo è riconducibile in particolare all'Aeroporto di Zurigo, alla circonvallazione nord della A1 e all'ampliamento della S-Bahn. Come si vive nel verde ma alle porte di Zurigo? Visita in un tipico comune di agglomerato.





Beat Scheuber



Thomas Hardegger



Daniela Ulli



Daniel Hinnen

Beat Scheuber

Pensionato (62 anni)

«Rümlang è diventata più urbana, ma grazie alla pianificazione intelligente il centro è stato mantenuto compatto e rapidamente si esce in aperta campagna. Non mi turba che non si conoscano più tutti i residenti: se qualcuno vuole vivere qui senza integrarsi nella comunità è libero di farlo. Non bisogna essere troppo esigenti nei confronti dei nuovi arrivati. Rümlang offre tutto ciò che serve per vivere, anche in età avanzata: negozi, appartamenti per anziani, medici e un centro di servizi per la terza età, mentre gli ospedali sono situati nei comuni limitrofi. Grazie a una rete di trasporti pubblici ben strutturata, la città di Zurigo è comodamente raggiungibile. Visito volentieri le esposizioni dei numerosi musei. Il traffico stradale è aumentato in misura significativa poiché, per evitare le congestioni sulla circonvallazione nord, diversi automobilisti si avvalgono delle strade del nostro comune».

Thomas Hardegger

Sindaco (61)

«Insieme al consiglio comunale mi impegno a mantenere alta la qualità della vita a Rümlang, nonostante la forte crescita della popolazione. Agevoliamo l'integrazione dei nuovi arrivati attraverso varie attività ed eventi e il nostro settimanale è un prezioso strumento di comunicazione e formazione dell'identità. Ritengo che l'attuale composizione della popolazione sia equilibrata: accanto a numerosi nuclei familiari monocomponente, si sono trasferite a Rümlang anche molte famiglie con bambini grazie a favorevoli cooperative abitative. Il comune si adopera per un'integrazione più agevole delle persone di lingua straniera. A mio avviso Rümlang ha raggiunto una dimensione che garantirà la sua autonomia nel prossimo futuro. Al contempo la vita di paese continua a essere gestibile. Ora è giunto il momento di puntare a un consolidamento».

Daniela Ulli

Bibliotecaria (36 anni)

«Sono cresciuta qui. Dopo aver vissuto qualche anno in città, sono tornata nella casa dei miei genitori, costruita tre secoli fa. Rümlang è un posto ideale per crescere i figli. Trascorriamo molto tempo nella natura in compagnia del nostro cane, ma in qualunque momento possiamo decidere di recarci in città per uscire o fare compere: con la S-Bahn o l'autobus si arriva in un attimo. Rümlang è anche ben collegata alla rete autostradale, si possono imboccare comodamente tutte le direzioni. Mi dispiace che la vita sia diventata un po' più anonima e non ci si conosca più tutti come un tempo. Trovo inoltre deplorabile il fatto che le strutture pubbliche non siano state sviluppate di pari passo con la crescita della popolazione: i parchi giochi scarseggiano e diversi negozi sono stati chiusi. Sono stati aperti nuovi centri commerciali, è vero; ma sono in periferia e senza auto non sono facilmente raggiungibili».

Daniel Hinnen

Impresario edile (37 anni)

«A Rümlang ho le mie radici. Molte feste e un'intensa attività associativa garantiscono la vivacità del paese e offrono possibilità di incontro. Anche in una società in crescita è possibile avere contatti sociali, ma è necessario curarli: io stesso sono impegnato nel corpo dei balestrieri. In qualità di impresario ho potuto approfittare dello sviluppo edilizio. L'attuale calo delle nuove costruzioni non mi preoccupa, poiché i risanamenti e le ristrutturazioni garantiscono abbastanza lavoro... Inoltre ritengo che sia necessario ampliare l'infrastruttura comunale: a causa dell'elevato numero di nuovi residenti sono ad esempio richieste più aule scolastiche. Trovo che il vicino aeroporto sia un vantaggio per il comune, in quanto porta contribuenti e lavoro per molte piccole e medie imprese. E grazie al progresso tecnologico anche l'inquinamento acustico causato dal traffico aereo è diminuito».

ONE VANDERBILT: UN GRATTACIELO DI SUPERLATIVI A NEW YORK

1

One Vanderbilt è il nome del super-grattacielo in costruzione a Midtown Manhattan, New York. La torre, che sorgerà nelle immediate vicinanze del Grand Central Terminal, accoglierà esclusivamente uffici e con i suoi 427 metri di altezza sarà il terzo edificio più alto della città, dopo il One World Trade Center (541 m) e la Central Park Tower (472 m). Schindler fornirà tutti gli ascensori e le scale mobili. Il palazzo, il cui completamento è previsto per la fine del 2020, è stato progettato dal prestigioso studio Kohl Pedersen Fox. Il nuovo piano regolatore stabilisce per Midtown



ONE VANDERBILT È DESTINATO A DIVENTARE UNO DEI SIMBOLI DI NEW YORK.

Manhattan un nuovo limite di altezza, in base al quale tutte le nuove torri di uffici, appartamenti e alberghi possono «crescere» di circa il 30% rispetto al passato. In questo contesto si colloca il progetto di spicco della riprogettazione del Grand Central Terminal e degli spazi adiacenti. One Vanderbilt, che mira a ottenere la certificazione «LEED gold», diventerà uno dei simboli di questo quartiere. Toronto-Dominion Bank, seconda banca del Canada, sarà la principale locataria del palazzo dove, a 311 metri di altezza, è prevista anche una terrazza panoramica. Schindler contribuirà con 35 ascensori modello 7000, 4 ascensori per persone di dimensioni ridotte e 5 scale mobili. Gli ascensori High Rise saranno gestiti con il sistema di controllo della destinazione PORT.

86 ASCENSORI PER «THE CIRCLE» ALL'AEROPORTO DI ZURIGO

2

Schindler Zurigo è riuscita a battere la spietata concorrenza e fornirà tutti gli 86 ascensori per l'allestimento base del centro servizi «The Circle» all'aeroporto di Zurigo.

Il centro servizi «The Circle», situato all'aeroporto di Zurigo, è attualmente il più grande cantiere in Svizzera e dovrebbe entrare in funzione nel 2020. L'imponente progetto, il cui costo si aggira sul miliardo di franchi, in futuro ospiterà uffici, due alberghi del gruppo Hyatt, un centro di competenza medico dell'Ospedale universitario di Zurigo e altri spazi dedicati ad arte, cultura, gastro-



IL CENTRO SERVIZI «THE CIRCLE» ALL'AEROPORTO DI ZURIGO SARÀ PERFETTAMENTE COLLEGATO E SFRUTTATO IN TUTTO IL SUO POTENZIALE.

nomia e formazione. Il grande complesso, considerato il luogo meglio collegato della Svizzera, è finanziato da Flughafen Zürich AG (51%) e dalla comproprietaria Swiss Life AG (49%). «The Circle» è stato ideato dall'archistar giapponese Riken Yamamoto, che si è curiosamente ispirato ai tortuosi vicoli dello storico Niederdorf di Zurigo. «Sono veramente contento di avere ottenuto l'appalto per questo prestigioso progetto all'aeroporto di Zurigo» commenta Urs Fischer, responsabile vendite Nuovi impianti, che ha condotto le trattative. Gli 86 ascensori, principalmente modello 5000 e alcuni impianti speciali, saranno installati gradualmente da Schindler Zurigo a partire dal prossimo aprile, con le prime consegne previste a partire dall'estate del 2019 e termine lavori nel corso del 2020.

ASCENSORI E SCALE MOBILI SCHINDLER PER LA METROPOLITANA DI NAGPUR

3

Schindler fornirà complessivamente 193 scale mobili e 130 ascensori per la rete metropolitana di Nagpur, capoluogo di tre milioni di abitanti del Maharashtra. Si tratta della maggior commessa ottenuta da Schindler India nei suoi 19 anni di attività e va ad aggiungersi agli altri due importanti appalti ottenuti per i sistemi metropolitani di Greater Noida.

I lavori per la metropolitana di Nagpur, il cui costo finale è stimato in 1,4 miliardi di dollari, sono iniziati nel maggio 2015. Metropoli economica in forte espansione, Nagpur è la mag-



NAGPUR, INDIA CENTRALE, È UNA METROPOLI IN FORTE ESPANSIONE E STA AMPLIANDO LA RETE DELLA PROPRIA METROPOLITANA.

giore città dell'India centrale e fra le più interessanti a livello di qualità della vita, spazi verdi, trasporto pubblico e sistema sanitario. È nota anche come «Orange City» in quanto importante centro di commercio delle arance coltivate nella regione.

L'aggiudicazione dell'importante commessa per la metropolitana è giunta nonostante la forte concorrenza e Uday Kulkarni, attuale CEO di Schindler India e Asia meridionale, esprime tutta la sua soddisfazione: «Questo successo, ottenuto grazie all'impegno congiunto di numerosi reparti di Schindler India e della fabbrica di ascensori cinese Schindler Schanghai Works, ci permette di consolidare la nostra quota di mercato nel settore dei grandi progetti infrastrutturali nel Paese».

Schindler India fornirà 193 scale mobili Schindler 9700AE e 130 ascensori Schindler 5500. La consegna degli impianti per le prime tre stazioni della metropolitana è prevista per dicembre 2017, quelle successive avverranno scaglionate fino a metà 2020.

«WYNYARD PLACE», UN GRATTACIELO D'ECCEZIONE PER SIDNEY

4

Wynyard Place, uno dei luoghi centrali del distretto affaristico di Sidney, tra Carrington Street e George Street, avrà un nuovo volto. Sotto la guida dello studio MAKE+Architects, l'impresa Brookfield & Partner lo trasformerà in «area pedonale di altissimo livello nel cuore di Sidney».

Fulcro del progetto sarà Wynyard Place, palazzo di 27 piani e 134 metri che sorgerà proprio accanto alla storica Shell House con la caratteristica torre dell'orologio. Dietro di essa, al civico 285 di George Street, si trova un altro edificio storico: entrambi saranno



IL NUOVO GRATTACIELO FA PARTE DELLA COMPLETA RIPROGETTAZIONE DI WYNYARD PLACE NEL CUORE DI SIDNEY.

completamente rinnovati nell'ambito della riqualificazione generale di Wynyard Place e riportati alla propria precipua funzione commerciale originaria. La riqualificazione include la realizzazione di un nuovo atrio nella stazione di Wynyard nonché di un nuovo ingresso principale alla stessa da George e Carrington Street. Wynyard Park è anch'esso in corso di riprogettazione per diventare uno spazio pubblico di qualità. Per l'edificio commerciale, con i suoi 59 000 m² di superficie utile, Schindler fornirà 10 ascensori a elevate prestazioni modello 7000, 22 modelli 5500, entrambi gestiti con il sistema PORT di controllo della destinazione, e 13 scale mobili. Il grattacielo dovrebbe essere completato nel 2018.



Quasi a toccare il cielo

Nel 1871 Bucher e Durrer, imprenditori del legno di Obvaldo, acquistarono l'«Alp Tritt», in posizione dominante sul Lago dei Quattro Cantoni. Costruirono un hotel, battezzarono il luogo Bürgenstock e scrissero la storia del settore alberghiero svizzero. Il nuovo capitolo di questa storia si chiama Bürgenstock Resort e brilla, oltre che per il lusso, per la magica posizione. Arrivarci è già un'emozione.



Collegamento diretto con la funicolare: gli ascensori del Bürgenstock Hotel.

TESTO CHRISTOPH ZURFLUH IMMAGINE HANSPETER WAGNER

Si chiama «Bürgenstock Express», ma di «espresso» ha solo il nome. E quando si stacca puntuale dal molo alle 15.15, il battello che collega direttamente Lucerna e Kehrsiten non pare avere alcuna fretta. Come se volesse lasciare ai passeggeri il tempo di ammirare ancora una volta i pittoreschi scorci della città, scivola lentamente fuori dall'insenatura di Lucerna costeggiando il lungolago, con i suoi grand hotel in stile belle époque. La regione attrae visitatori da ben 150 anni e non c'è da stupirsi: il centro abitato, il lago e i monti circostanti creano un mix turistico perfetto. L'imbarcazione solca le acque superando gli storici battelli a vapore, anch'essi risalenti al periodo aureo del turismo svizzero, quindi inizia la sua traversata. Chi sceglie di arrivare via acqua vive già un'esperienza emozionante e rilassante ancor prima di aver raggiunto la meta del viaggio.

All'orizzonte il massiccio del Pilatus è avvolto da una densa nuvola, eppure, dove il sole riesce ad aprirsi un varco nella coltre grigia, il paesaggio si svela in tutto il suo splendore e con esso il lago scintillante. Da lassù, vien da pensare, la vista deve essere mozzafiato. A Kehrsiten la nuova funicolare, che conserva lo stile storico dell'impianto originale del 1888, permette di raggiungere il Bürgenstock

Hotel, a 874 metri di altitudine, in soli quattro minuti. La vista che si gode dalla lobby dell'hotel è incredibile: seduti in una delle poltrone di design italiane ad ammirare ciò che sta oltre l'enorme vetrata, si ha l'impressione di trovarsi in un'enorme sala cinematografica. Bruno H. Schöpfer è seduto a un tavolinetto, intento a mescolare un caffè. Ha visto questo scenario almeno un migliaio di volte, ma non ne è mai sazio. Dice che «è la magia del Bürgenstock Resort». Come contraddirlo? Il nome che porta, in tedesco significa «creatore», si addice perfettamente al suo ruolo: non solo è Managing Director di «Bürgenstock Selection», di cui fanno parte anche il «Royal Savoy» di Losanna e lo «Schweizerhof» di Berna, ma è anche l'«ideatore» di questo resort da 550 milioni di franchi, che comprende 4 hotel, 383 camere, un centro medico e benessere, 12 ristoranti e bar, 67 residence suite e una grande alpine spa di 10 000 m². Le idee sono sue, i fondi per realizzarle arrivano dal Qatar, perché in dieci anni è stato impossibile trovare un investitore svizzero. Presto il complesso turistico ospiterà anche una scuola alberghiera. «Qui si può imparare tutto sull'accoglienza alberghiera» afferma Schöpfer. Basta percorrere il resort per tutta la sua lunghezza (un intero chilometro) per rendersi conto di cosa intende. ►



Prospettive d'eccezione:
vista dal Lakeview Bar & Lounge.

«Conta la redditività»

Signor Schöpfer, lei ha realizzato progetti alberghieri in tutto il mondo. Adesso è riuscito a portarne a termine uno tra i più grandi nel suo Paese ...

Bruno H. Schöpfer: Naturalmente ne sono felice, ma la grandezza in sé non significa nulla: è la redditività che conta. Sul Bürgenstock abbiamo 60 ettari di terreno, un campo da golf, 14 chilometri di strade private e 30 edifici. Mantenere tutto questo costa 100 milioni di franchi.

Il progetto è costato 550 milioni di franchi, un investimento impressionante.

Si riesce a fare tutto a cuor leggero?

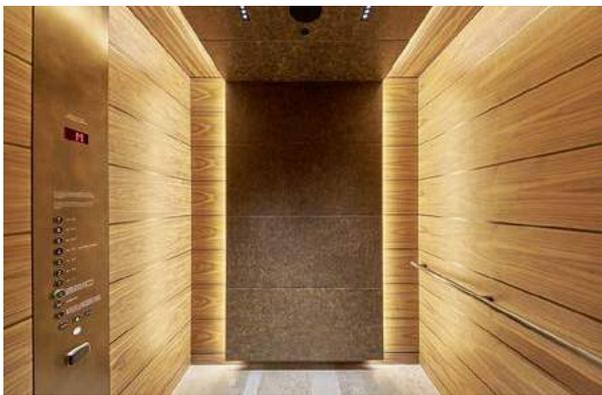
Dire che non ci sono state preoccupazioni sarebbe presuntuoso. I dubbi erano all'ordine del giorno. Basti pensare a quanto è cambiato, tecnologicamente, durante i nove anni occorsi per la progettazione e la realizzazione. In questi casi si deve reagire. Io però ho sempre creduto in questo progetto.

Lei sta seguendo le orme di due pionieri del turismo: Franz Josef Bucher e Robert Durrer ...

Bucher e Durrer erano visionari. Spesso mi sono chiesto come Bucher, un semplice ragazzo di campagna di Obvaldo, abbia potuto concepire un'idea del genere...

La passeggiata in giardino che
conduce allo storico Palace Hotel.





Ascensori di lusso

Per il nuovo Bürgenstock Resort, Schindler Lucerna ha fornito 42 ascensori. La commessa è tra le più importanti degli ultimi anni e non è certo arrivata per caso: Schöpfer dichiara di avere con il marchio un legame di lunga data. Tutto nasce a Hong Kong. Qui il lucernese lavora per la catena alberghiera Mandarin Oriental, la cui famiglia proprietaria è partner in joint venture di Schindler per la Cina. «In tutti i nostri hotel avevamo ascensori Schindler» spiega. Per gli impianti di elevazione del Bürgenstock non si è badato a spese: il design è di finissima qualità e parte degli elementi è stata studiata specificamente sui singoli edifici. In occasione dell'inaugurazione del resort, inoltre, sono stati eseguiti lavori di rinnovo e ammodernamento tecnico sull'ascensore dell'Hammetschwand, anch'esso realizzato da Schindler, per circa 1,5 milioni di franchi.

Marketing perfetto di 150 anni fa

Tutto nasce dal suo fiuto per gli affari: Franz Josef Bucher (1834–1906) lavora a Kerns, dove gestisce una segheria e una fabbrica di parquet con il socio Robert Durrer (1841–1919). Nel 1870, per creare posti di lavoro, i due costruiscono a Engelberg l'hotel Sonnenberg, rivendendolo con profitto un anno dopo. Possono così acquistare l'Alp Tritt, punto panoramico impareggiabile sul Lago dei Quattro Cantoni, dove nel 1873 costruiscono l'hotel Kurhaus (più tardi Grand Hotel). Reputando il nome Alp Tritt poco affascinante, battezzano la nuova struttura alberghiera Bürgenstock, compiendo una perfetta operazione di marketing. Spinti dai successi ottenuti, Bucher e Durrer decidono di dedicarsi interamente all'emergente attività turistica e creano un impero alberghiero che va da Bürgenstock fino al lontano Egitto e che comprende più di dieci hotel di lusso, che amano denominare «Palace». Ma non è tutto: Bucher e Durrer costruiscono tranvie a Lugano, Genova e Stansstad, oltre a numerose funicolari, tra cui quelle dello Stanserhorn, delle cascate Reichenbach e di Mont Pèlerin, tutte alimentate da proprie centrali. Bucher ha fiuto per capire le esigenze dei clienti e il grande complesso sul Bürgenstock ne è la prova: non solo viene reso accessibile da una strada privata, da una propria linea ferroviaria e dal famoso ascensore dell'Hammetschwand, ma è anche arricchito di attrazioni come il «Felsenweg», il sentiero nella roccia.

Nel 1895 Bucher diviene l'unico proprietario del complesso alberghiero che rimane alla sua famiglia fino al 1925, anno in cui viene rilevato da Friedrich Frey-Fürst e successivamente, nel 1953, dal figlio Fritz. Nelle loro mani il Bürgenstock diventa un centro alberghiero super esclusivo frequentato da persone del mondo dello spettacolo, della politica e dell'economia. Qui soggiornano politici come Konrad Adenauer, Jimmy Carter e Golda Meir, ma anche celebrità, da Shirley McLaine, Sophia Loren e Audrey Hepburn a Charlie Chaplin e Sean Connery. Nel 2007, dopo vari cambi di gestione, il Bürgenstock viene infine ceduto a un gruppo di investitori del Qatar.

Signor Schöpfer, lei sostiene che un'azienda alberghiera può avere successo solo se è radicata nel territorio.

Il Bürgenstock Resort è stato finanziato dal Qatar, metà del personale non ha cittadinanza svizzera e gran parte dei clienti viene dall'estero.

Qual è la connessione con il territorio?

Vediamola in questo modo: ogni franco realizzato quassù genera una ricaduta di 40 ulteriori centesimi per l'economia locale. Negli ultimi nove anni il 66% di tutte le commesse sono state assegnate nel Cantone di Lucerna. Solo il 10% degli utili ha lasciato la Svizzera centrale.

A livello di offerta, però, il legame con il territorio viene a mancare: chi può permettersi di venire qui?

Questa immagine di lusso è più un retaggio del passato. Allora il resort era incredibilmente esclusivo e c'era proprio la volontà di



Bruno H. Schöpfer

tenere lontana la gente comune. Oggi invece abbiamo molte offerte accessibili a chiunque. Si può prendere il traghetto a Lucerna, salire fin qui con la nostra funicolare e godersi una cena, il tutto per soli 79 franchi. Questo non è assolutamente un resort per ricchi che, tra l'altro, non sono interessati a stare tra loro. È anche la varietà dei clienti a creare l'esperienza.

Congedo dal paradiso

La sera, quando il battello a motore Winkelried punta verso il molo di Kehrsiten nella luce del crepuscolo, lo scenario ha un che di mistico. Come riparte dal pontile, le prime gocce di pioggia iniziano a battere sulle grandi vetrate panoramiche. L'acqua si increspa, mossa dal vento della sera. E lassù, sulla cima del Bürgenstock, il resort scompare a poco a poco nella notte e nella nebbia. Ancora uno sguardo e sarà sparito... ■

Giochiamo d'anticipo.



Attraverso una costante interazione digitale con i nostri ascensori, riusciamo a risolvere gran parte dei problemi prima ancora che si verifichino.

Schindler Your First Choice



Schindler