



Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2017

Premio infrastrutture pedonale

Ottobre 2017



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2017
 Fussverkehrspreis Infrastruktur
 Prix des aménagements piétons
 Premio infrastrutture pedonali



Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

vcs ate ata

FSAP
 B S L A

VOIMA



Schweizerischer Gemeindeverband
 Association des Communes Suisses
 Associazione dei Comuni Svizzeri
 Associaziun da las Vischnancas Svizras



espazium ≡

TEC21
 TRACÉS
 archi

**HOCH
 PART
 ERRE**

Schweizerischer Städteverband
 Union des villes suisses
 Unione delle città svizzere





Contenuto

1.	Premio infrastrutture pedonali	3
	Introduzione	3
	Condizioni di partecipazione	3
	Categorie del concorso	3
	Criteri di valutazione	4
	Giuria	4
	Processo di valutazione	4
	Panoramica dei progetti premiati	7
	Osservazioni finali	7
2.	Approvazione	9
3.	Premio vincitore	10
	Bienne (BE): Ile-de-la-Suze – Un'oasi nel cuore della città	10
4.	Distinzioni	14
	Cham (ZG): Lorzenweg – Sentiero da Cham a Hagendorn	14
	Coira (GR): Zona pedonale tra Bahnhof- e Martinsplatz	16
	Ginevra: Place du Vélodrome	18
	La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés	20
	Cantone Neuchâtel: Piano direttore delle rive del lago	22
	Niederlenz (AG): Riassetto della strada principale	24
	Riva San Vitale (TI): Riqualfica urbana di Piazza Grande	26
	Winterthur (ZH): Attraversamento ferroviario centro città	28
5.	Menzioni	30
	Ginevra: Square de Chantepoulet	30
	Ginevra: Place du Rhône	30
	Versoix (GE): A l'ombre de la treille	31
	Zurigo: Risistemazione stazione Zürich Oerlikon	31

Impressum

Organizzazione / Rapporto della giuria

Mobilità pedonale Svizzera
 Pascal Regli / Adeline Seydoux
 Klosbachstrasse 48 / 8032 Zurigo
 043 488 40 30 / flaneurdor@mobilitapedonale.ch

Fotografie

Documentazione dei progetti inoltrati e Mobilità pedonale Svizzera

Riferimenti / Download

Mobilità pedonale Svizzera / www.flaneurdor.ch / www.mobilitapedonale.ch

Enti sostenitori e partner mediatici

Ufficio Federale stradale / sezione del traffico lento; Signal SA;
 Associazione traffico e ambiente; Hochparterre; Associazione dei Comuni Svizzeri;
 Unione delle città svizzere; archi espazium; voima

© Ottobre 2017



1 Premio infrastrutture pedonali

Introduzione

Il «Flâneur d'Or - Premio Infrastrutture pedonali» premia ogni tre anni le infrastrutture pubbliche che promuovendo il traffico pedonale ne aumentano la qualità, l'attrattività e la sicurezza. Il concorso è promosso dalla Mobilità pedonale Svizzera e sostenuto dall'Ufficio Federale delle strade (USTRA) e da altri partner.

Il concorso nazionale, alla sua nona edizione, intende onorare gli sforzi di comuni, istituzioni, professionisti e privati provenienti da tutta la Svizzera, che hanno realizzato progetti innovativi ed efficaci in favore dei pedoni. L'obiettivo è quello di promuovere le migliori pratiche e incitare ad imitarle. Oltre al premio di CHF 10'000.- attribuito al vincitore - vengono concesse distinzioni e menzioni. I nominativi di vincitrici e vincitori vengono resi noti durante una giornata speciale. Un articolo sui progetti vincenti viene pubblicato nella rivista dell'Associazione dei Comuni Svizzeri «Comune Svizzero» e nella rivista di architettura «Hochparterre».

Il presente rapporto della giuria si concentra esclusivamente sulla valutazione effettuata dai giurati. Una documentazione esauriente di tutti i progetti è scaricabile dal sito www.flaneurdor.ch.

Condizioni di partecipazione

Il concorso è aperto a comuni, organizzazioni, imprese, uffici di pianificazione e ingegneria, oltre che a singoli e gruppi di professionisti.

Al momento della presentazione il progetto deve essere già in corso di realizzazione, per rendere possibile una visita in loco. I concetti e le linee guida devono essere dichiarati vincolanti dalle autorità competenti.

L'organizzatore del concorso rivendica il diritto di pubblicare ed esporre al pubblico la documentazione ricevuta, che diventa di sua proprietà.

Categorie del concorso

- Concetti e piani direttori inerenti la mobilità; linee guida
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie comunali, sentieri e piazze
- Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali



Progetto vincitore
Flâneur d'Or 2014
«Zurigo: Misure
d'accompagnamento per
la circonvallazione ovest»
(Foto: M. Latzel)



Criteri di valutazione

La giuria ha valutato i contributi sulla base dei seguenti criteri:

- Successo della realizzazione
- Funzionalità, qualità della costruzione e appropriazione da parte della popolazione
- Sicurezza, comfort e assenza di ostacoli
- Esemplarità: applicabilità ad altri luoghi
- Innovazione: progetti ricchi di idee, soluzioni tecniche ed estetiche innovative
- Procedimento: motivazione dei partecipanti, forza e capacità di far procedere il progetto, coraggio, coinvolgimento attivo della popolazione
- Sostenibilità dei mezzi stanziati: buon rapporto costi benefici per il pubblico
- Qualità della documentazione

Giuria

- Yves Delacrétaz, Professore in mobilità e trasporti, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- Werner Huber, Architetto diplomato ETH, redattore di «Hochparterre»
- Marcel John, ETH/SIA, Ingegnere cantonale San Gallo
- Heidi Meyer, Geografa, Ufficio federale delle strade USTRA, Traffico lento
- Jasmine Montel-Cambou, Ingegnere dei trasporti, Servizio della mobilità del Cantone di Friburgo, settore traffico lento
- Michael Rytz, Geografo, NDS pianificatore, Associazione traffico e ambiente ATA
- Enrico Sassi, Architetto SIA, Studio Enrico Sassi, redattore rivista «archi»
- Thomas Schweizer, Geografo, pianificatore del traffico SVI, direttore di Mobilità pedonale Svizzera
- Peter Wullschleger, Architetto paesaggista, direttore della Federazione Svizzera Architetti Paesaggisti FSAP

Processo di valutazione

In totale sono stati inoltrati 51 progetti nei tempi stabiliti. Ognuno di essi era conforme ai criteri richiesti ed è stato sottoposto al giudizio dei nove membri della giuria.

I progetti sono stati suddivisi nelle quattro categorie descritte nel bando di concorso. La loro distribuzione è la seguente :

Categoria	Progetti
Concetti e piani direttori inerenti la mobilità; linee guida	12
Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali	8
Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali, sentieri e piazze	27
Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali	4
Totale	51

Prima della valutazione i membri della giuria hanno avuto 4 settimane di tempo per studiare gli incarti e se necessario recarsi sul posto.

La valutazione è stata condotta in due sedute tenutesi a Zurigo :

- 23 giugno 2017: primo turno di valutazione
- 23 agosto 2017: secondo turno di valutazione e premiazione



Per facilitare la decisione, nella prima parte del processo di valutazione si sono confrontati progetti di contenuto simile e sono stati discussi in maniera comparativa.

Categoria «Concetti e piani direttori inerenti la mobilità, linee guida»

«Criteri di esecuzione»	5
«Concetto di pianificazione»	4
«Concetto tematico»	3

Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali»

«Moderazione del traffico sulle strade cantonali»	3
«Varie sulle strade cantonali»	3
«Mobilità aziendale»	2

Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali, sentieri e piazze»

«Stade costiere»	5
«Ponti / passerelle»	2
«Parchi / zone verdi»	4
«Piazze»	9
«Valorizzazione del centro»	4
«Sviluppo dei quartieri»	3

Categoria «Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali»

«Piazza della stazione»	2
«Riorganizzazione nodi intermodali»	2

Dopo un'intensa discussione, nella prima seduta della giuria tra i 51 incarti presentati sono stati scelti 21 progetti che sono così entrati nella selezione più ristretta da tenersi nella seconda seduta. Tra le due sedute i membri della giuria hanno avuto abbastanza tempo per studiare i progetti in modo approfondito. Al fine di assicurare che i progetti contenuti nella selezione ristretta fossero giudicati adeguatamente, ogni giurato è stato incaricato di studiare un certo numero di progetti in loco. Inoltre il Centro Svizzero per costruire senza barriere ha esaminato e valutato i progetti rimasti e ha pubblicato un breve rapporto come aiuto per l'ulteriore valutazione da parte della giuria.

Al principio della seconda seduta, dietro richiesta di un membro della giuria è stato reintrodotta per la valutazione un progetto che era stato eliminato in precedenza. Infine si è condotta una seconda fase di valutazione. I giurati che avevano visitato dei progetti sul posto li hanno presentati ai loro colleghi. Nella discussione successiva si sono esaminati attentamente i pro e i contro alla luce dei criteri di valutazione. Alla fine sono stati eliminati altri 9 progetti, lasciandone 13 al termine della seconda fase.

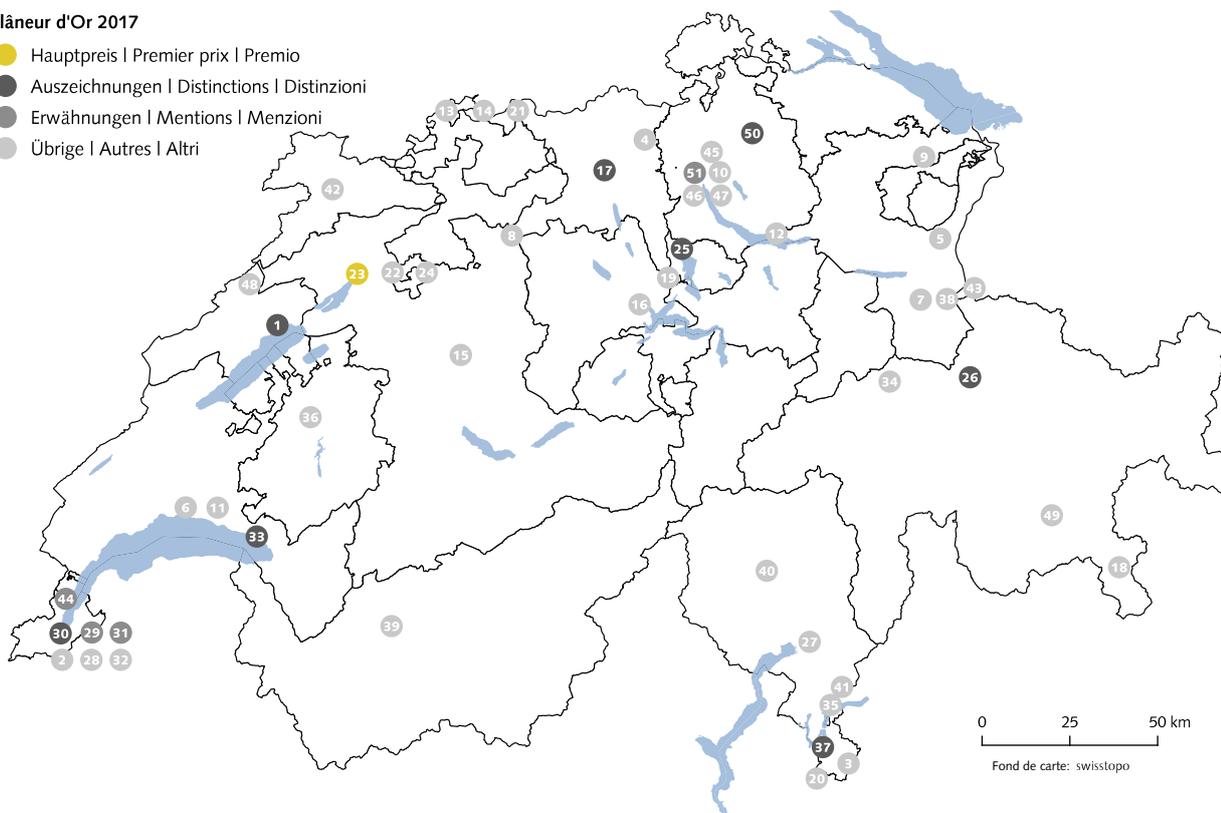
La giuria ha dichiarato all'unanimità quanto segue:

- 1 progetto riceve il primo premio
- 8 progetti ricevono una distinzione
- 4 progetti ricevono una menzione



Flâneur d'Or 2017

- Hauptpreis | Premier prix | Premio
- Auszeichnungen | Distinctions | Distinzioni
- Erwähnungen | Mentions | Menzioni
- Übrige | Autres | Altri



Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder | Concepts et planifications de mobilité, schémas directeurs | Concetti e piani direttori inerenti la mobilità, linee guida

- 1 Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac
- 2 Carouge: de fil en aiguille
- 3 Castel San Pietro: La «Costa» Percorso Cuntitt
- 4 Ennetbaden: Öffentliche Räume Bäderquartier. Sanierung und Neugestaltung
- 5 Gams: Fuss- und Radverkehrskonzept
- 6 Lausanne: Etude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois
- 7 Mels: Strassenraumgestaltungskonzept Begegnungszone Dorfkern
- 8 Roggwil-Melchnau: Rottaler BahnTrail
- 9 St. Gallen: Stägestadt
- 10 Zürich: Leitbild innerer Kreis 5 - Umsetzungen Josefstrasse und Dennerplatz
- 11 Verein zur Förderung der Schweizer Bankkultur
- 12 Zebrastreifen- Safari: Digitale Infrastruktur für Fussgänger

Infrastrukturen auf Kantonstrassen | Réaménagements de routes cantonales | Infrastrutture su strade principali

- 13 Basel: Tempo 30-Wechselsignal-Strecken im Kanton Basel-Stadt
- 14 Basel: Licht Einfall - Fussgängerführung am Kreisel Luzerner- / Wasgenring
- 15 Biglen: Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen
- 16 Luzern: Innovativer Gestaltungsansatz für urbanstes Quartier der Stadt Luzern
- 17 Niederlenz: Sanierung Hauptstrasse mit flankierenden Massnahmen
- 18 Poschiavo: Fusswegverbindung via Bernina
- 19 Risch Rotkreuz: Begegnungszonen Kreuzplatz / Bahnhof Nord
- 20 Stabio: Via Segeno

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen | Réaménagements de routes communales, chemins et places | Infrastrutture su strade comunali, sentieri e piazze

- 21 Basel: Rheinuferpromenade St. Johann
- 22 Biel: Esplanade des Kongresshauses Biel

- 23 Biene: Ile-de-la-Suze
- 24 Biene: Chemin de rive, secteur «Beau-Rivage»
- 25 Cham: Lorzenweg (Fusswegverbindungen zwischen Cham und Hagendorn)
- 26 Chur: Fussgängerzone vom Bahnhofplatz bis zum Martinsplatz
- 27 Cugnasco-Gerra: Liaison piétonne, passerelle
- 28 Genève: Promenade de l'Aire
- 29 Genève: Réaménagement de la place du Rhône
- 30 Genève: Réaménagement de la place du Vélodrome
- 31 Genève: Réaménagement du square de Chantepoulet
- 32 Genève: Réaménagement du chemin Eugène-Rigot
- 33 La Tour-de-Peilz: Place publique des Anciens Fossés
- 34 Laax: Fuss- und Radwegbrücke «Punt Staderas»
- 35 Lugano: Pavimentazioni e arredo del centro storico - Piazza Bernardino Luini
- 36 Neyruz: Voies Tinguely
- 37 Riva San Vitale: Riqualifica urbana di Piazza Grande e moderazione del traffico
- 38 Sargans: Strassenraumgestaltung Städtchenstrasse
- 39 Sion: Cours Roger Bonvin
- 40 Sonogno: Sistemazione Piazza Principale
- 41 Sonvico: Riqualifica urbana e moderazione del traffico
- 42 St-Ursanne-Clos du Doubs: Réaménagement des espaces publics
- 43 Triesen: Dorfpark
- 44 Versoix: A l'ombre de la treille. Aménagement des espaces publics
- 45 Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen (im Richti-Areal)
- 46 Zürich: Seeuferweg Wollishofen, Cassiopeiasteg
- 47 Zürich: Röschiachplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr | Interfaces de transports publics | Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici

- 48 La Chaux-de-Fonds: Réaménagement de la place de la gare
- 49 St. Moritz: Bahnhof St. Moritz
- 50 Winterthur: Gleisquerung Stadtmitte Winterthur
- 51 Zürich: Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon



Panoramica dei progetti premiati

Primo premio

- Bienna (BE): Ile-de-la-Suze

Distinctions

- Cham (ZG): Lorzenweg (Collegamento pedonale da Cham a Hagendorn)
- Coira (GR): Zona pedonale tra Bahnhofplatz e Martinsplatz
- Ginevra (GE): Riqualfica della Place du vélodrome
- La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés
- Cantone Neuchâtel: Piano direttore delle rive del lago di Neuchâtel
- Niederlenz (AG): Riassetto della strada principale
- Riva San Vitale (TI): Riqualfica urbana di Piazza Grande e moderazione del traffico
- Winterthur (ZH): Attraversamento ferrovia centro città

Mentions

- Ginevra (GE): Riqualfica della Place du Rhône
- Ginevra (GE): Riqualfica dello square de Chantepoulet
- Versoix (GE): A l'ombre de la treille – Sistemazione degli spazi pubblici di Versoix Centre-ville
- Zurigo (ZH): Ristrutturazione Stazione Zürich Oerlikon

Osservazioni finali

Come già accaduto negli anni scorsi la qualità dei progetti ha reso difficile la scelta dei giurati.

Per l'attribuzione del «Flâneur d'Or 2017» ci siamo avvalsi per la prima volta di un partenariato con la Federazione Svizzera Architetti Paesaggisti FSAP. Ciò spiega il perché numerosi architetti paesaggisti ci hanno fatto pervenire i loro progetti, improntati a una grande sensibilità nei confronti di aree pedonali e spazi ricreativi.

Il problema della densità edilizia si è palesato anche nella pianificazione urbana e locale. Il tema della fruizione degli spazi naturali a partire dai centri abitati è stato trattato in una serie di progetti molto attrattivi. Anche in questo caso è emersa la qualità degli interventi degli studi di architettura paesaggistica. Tra i progetti si è distinto quello di Lorzenweg nel comune di Cham (ZG).

In molti casi i progetti presentati sono esempi fondamentali per i pedoni, grandiosi e relativamente costosi. Il loro impatto non va sottovalutato, in quanto il messaggio che trasmettono è che anche il traffico lento - al pari di quello motorizzato - deve essere preso seriamente e che i suoi costi possono essere elevati. Ciò non toglie che la giuria avrebbe desiderato ricevere anche progetti più modesti. Non dimentichiamo che non sono necessariamente le costruzioni grandiose che facilitano la vita quotidiana di chi va a piedi.

Primo premio:

Progetto eccellente

Distinzione:

Progetto ottimo, globalmente convincente

Menzione:

Progetto che presenta un aspetto particolarmente interessante

Qualità persuasiva

Architettura paesaggistica come contributo al traffico pedonale

Aree edificate e non edificate: spazio ai pedoni

Elogio della piccolezza



Tema centrale: la piazza

Il tema centrale di molti progetti è la riqualifica delle piazze nel centro. Il repertorio delle misure creative e operative impiegate è ben noto. Ciò che invece si è rivelato ancora una volta interessante per i membri della giuria è lo sguardo dietro le quinte - la somma degli sforzi compiuti da tutti gli attori per riuscire a concretizzare dei piani ambiziosi all'interno di un contesto complesso. Un elemento centrale è quello dei parcheggi. Solo una diminuzione dei parcheggi, eventualmente affiancata dalla creazione di parcheggi interrati, rende la piazza fruibile e quindi attrattiva. La giuria ha volutamente scelto di non assegnare una distinzione a una piazza di un centro cittadino, bensì alla Place du Vélodrome - una piazza molto amata dai ginevrini situata in un quartiere periferico. Ancora una volta la città di Ginevra si è aggiudicata una distinzione impressionando favorevolmente i giurati - come già accaduto nell'ultimo «Flâneur d'Or» - con progetti di riqualifica delle piazze attenti e adeguati al contesto.

Soluzioni articolate

La giuria è stata favorevolmente sorpresa dall'ampio ventaglio di idee, soluzioni e misure proposte con l'obiettivo di migliorare la circolazione pedonale. Anche se non a tutti i progetti è stato assegnato un premio o una distinzione, la lista che segue dimostra la ricca tipologia dei progetti presentati :



Cugnasco-Gerra (TI): passerella pedonale
La fusione di Cugnasco e Gerra e l'accorpamento delle scuole in un'unica sede aveva creato disagi per gli allievi. La costruzione di una passerella ciclopedonale sul fiume Riarena ha migliorato la sicurezza sia per i pedoni che per il traffico lento.



Associazione «pro panchine»
Nelle carte geografiche le panchine non sono segnalate. Con una app per computer e dispositivi mobili è possibile rilevare le posizioni delle panchine con una breve descrizione. Un incentivo a camminare.



Rotkreuz (ZG): centro come luogo d'aggregazione
Ai lati della stazione sono state allestite delle zone di incontro, e ciò nonostante la Kreuzplatz sia su una strada cantonale. Si è provveduto in tal modo a migliorare notevolmente le condizioni per pedoni e ciclisti.



Basilea: Zone 30 con segnali alternati
Su singole arterie trafficate il cantone ha introdotto delle zone 30; il limite di velocità vale esclusivamente in alcuni orari per tutelare la sicurezza soprattutto in prossimità delle scuole.



A caccia di zebre
Con il supporto di immagini aeree e satellitari questo progetto serve a individuare le strisce pedonali tramite una registrazione delle zebre stradali di tutta la Svizzera.

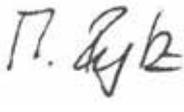
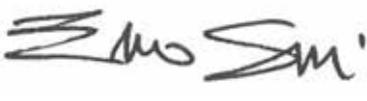


Zurigo: La passerella di Cassiopea
In mancanza di un collegamento naturale, è stata realizzata la nuova passerella di Cassiopea (Cassiopeasteg) sul sentiero che percorre il lungolago tra il centro culturale alternativo Rote Fabrik e il porto di Wollishofen.



Approvazione

Approvato dalla giuria il 23 agosto 2017 :

La giuria	Firme
Yves Delacrétaz	
Werner Huber	
Marcel John	
Heidi Meyer	
Jasmine Montel-Cambou	
Michael Rytz	
Enrico Sassi	
Thomas Schweizer	
Peter Wullschleger	



2 Premio vincitore

Bienne (BE): Ile-de-la-Suze – Un'oasi nel cuore della città

Il nuovo parco pubblico Ile-de-la-Suze nasce nel cuore di Bienne, in un quartiere urbano in pieno sviluppo. Una rete di sentieri immersi in oltre 53'500 m² di verde invitano a passeggiare lungo i suoi corsi d'acqua. Grazie alla molteplicità degli spazi, ognuno può trovare la sua meta ideale, da un prato o una spiaggia di ciottoli per passeggiare e riposarsi, a un parco giochi o un punto di ristoro. Con l'Ile-de-la-Suze si sono raggiunti due obiettivi: da una parte la creazione di un parco pubblico che integra il sentiero ciclopedonale rivierasco che collega le Gorges du Taubenloch al lago di Bienne passando per il centro, e dall'altra la rivalorizzazione della Suze, il corso d'acqua che attraversa la città.



Descrizione dell'intervento

L'Ile-de-la-Suze si iscrive nel contesto globale di trasformazione del polo di sviluppo «Gurzelen». Il parco si trova nel cuore della città di Bienne, in una zona urbana già densamente edificata. La sua attuazione è stata resa possibile grazie a un'efficiente politica fondiaria che la città di Bienne porta avanti da diversi decenni, grazie alla quale è oggi proprietaria di un quarto del territorio comunale.

L'Ile-de-la-Suze si distingue per il suo carattere insulare e il suo stretto legame con l'acqua, elemento strutturante che delimita lo spazio pubblico dalle parcelle private vicine. Il parco confina a sud-est con la Suze e a nord-est con il canale Stebler (prolungato nel quadro del progetto), che marca così un confine naturale con il futuro quartiere residenziale. Il parco, che si estende su una lunghezza di circa 650 metri, è collegato con i quartieri abitati circostanti da sei ponti e un guado di attraversamento su pietre piatte.

Gli utenti appartengono a tre categorie: gli amanti del relax e della tintarella in riva al fiume, quelli della pratica escursionistica sui sentieri ombreggiati e quelli che cercano attività di svago ricreativo nei grandi spazi aperti, aree giochi e aree pic-nic. Tutte le aree sono attraversate da un efficiente reticolato di sentieri. La principale pista ciclopedonale si snoda lungo il crinale e marca il livello di protezione contro le piene.



Da questo sentiero principale si diramano dei viottoli secondari più stretti che portano alle rive della Suze e del canale Stebler. Anche la sponda sud della Suze, ai margini del parco pubblico, dispone di una rete efficiente di percorsi. Nel punto di accesso sud è stata realizzata una piccola piazza pedonale per garantire un accesso sicuro al parco ed è stato costruito un nuovo marciapiede nel Chemin de la Truite. Oltre a prolungare il percorso pedonale questo marciapiede migliora la sicurezza degli abitanti in prossimità della Rue de la Truite. È fiancheggiato da una striscia di verde nella quale si potrà tracciare un sentiero naturale sul punto più alto della sponda meridionale della Suze. Nelle giornate di bel tempo i cittadini potranno accedere alle rive e passeggiare all'ombra degli alberi.

Tappe

2008	<ul style="list-style-type: none">■ Mandato di studi paralleli■ Approvazione del credito per l'elaborazione di un progetto di sistemazione dello spazio pubblico lungo la Suze■ Approvazione della revisione della pianificazione e definizione dei vincoli di esproprio per la riqualifica dello spazio pubblico in questione
2009 à 2012	<ul style="list-style-type: none">■ Concretizzazione del progetto esteso all'Ile du Moulin e alla sponda sinistra della Suze
2013	<ul style="list-style-type: none">■ Approvazione del credito di realizzazione con votazione popolare■ Adeguamento del progetto al fine di proteggere le strutture archeologiche medievali
2015	<ul style="list-style-type: none">■ Permesso di costruzione e evasione delle opposizioni■ Inizio dei lavori di dissodamento
Giugno 2017	<ul style="list-style-type: none">■ Inaugurazione

Organizzazione

Committente	<ul style="list-style-type: none">■ Ufficio Urbanismo e Infrastrutture della Città di Bienne
Autori del progetto	<ul style="list-style-type: none">■ Architettura paesaggistica: Fontana Landschaftsarchitektur GmbH, Basel■ Architettura: :mlzd, Bienne■ Ingegneria e gestione delle acque: Emch + Berger AG filiale Bienne, Tschopp Ingenieure GmbH (dimensionamento dei ponti)■ Accompagnamento territoriale: Action paysage, Bienne-Seeland

Finanziamento

Sistemazione del parco	CHF 7'929'200.–
Ponti	CHF 1'343'000.–
Rivalorizzazione della Suze	CHF 3'505'700.–
Marciapiedi Chemin de la Truite	CHF 548'000.–
Riserve e imprevisti	CHF 799'600.–
IVA 8%	CHF 1'130'000.–
Totale	CHF 15'255'500.–



Parte dei finanziamenti sono stati garantiti dalle sovvenzioni per la rivalorizzazione della Suze (CHF 3'510'700.-), oltre che da quelle per il progetto di agglomerato di prima generazione per il sentiero rivierasco (stimato a CHF 1'000'000.-), equivalente a un costo netto a carico della città di Biemme di CHF 10'744'800.-. Questo importo è stato coperto per l'80% dagli introiti delle operazioni fondiarie, con la vendita del terreno al Gruppo Swatch (CHF 7'657'000.-). Il saldo non coperto a carico della pianificazione degli investimenti 2013-2017 ammontava a CHF 3'087'800.-.





Valutazione della giuria

A dibattito concluso la giuria ha assegnato all'unanimità il Premio all'Ile-de-la-Suze. La realizzazione di un parco urbano di tali dimensioni in un centro cittadino è stata definita eccezionale. Va inoltre sottolineata la collaborazione tra pubblico e privato, che si è rivelata fondamentale. È grazie a questa collaborazione che la città ha potuto svincolare il terreno necessario all'attuazione del progetto e contribuire al suo finanziamento, grazie ai benefici contabili derivati dalle operazioni fondiarie.

La giuria ha evidenziato come dopo l'intervento di recupero la Suze sia diventata un elemento di attrattiva per i cittadini. Il potenziamento dei percorsi e la creazione di un guado su pietre piatte hanno riavvicinato gli abitanti al fiume. Sulla riva sinistra della Suze i terrapieni sono stati sistemati a tutela della biodiversità, mentre sulla riva destra si è privilegiato un approccio più fruibile a chi cerca riposo e attività di svago ricreativo. I lavori sono stati effettuati tenendo conto delle variazioni di livello delle acque della Suze. Grazie alla sua posizione centrale, l'Ile-de-la-Suze svolge un'importante funzione di collegamento, sia longitudinale che trasversale, con gli spazi urbani adiacenti. La fitta rete dei percorsi sottolinea la specificità del luogo e alleggerisce il carico dei visitatori. Anche i ponti svolgono un'importante funzione di collegamento. Ricordiamo che è prevista la costruzione di due nuovi ponti per rispondere all'espansione dei quartieri.

All'interno del parco e lungo i sentieri sono presenti numerose sedute: un invito a godere della bellezza del luogo rivolto a tutti, ma in particolare agli anziani che necessitano di spazi dove sostare. L'accesso al fiume è possibile anche a passeggini e sedie a rotelle, anche se il rivestimento del suolo non è ottimale. Il parco offre un ampio ventaglio di proposte ricreative determinate dalle caratteristiche del luogo e dai suoi spazi naturali: spiagge, prati, colline erbose o sassose, argini utilizzati come pareti da arrampicata, terrazzamenti, strutture ludiche originali sospese a slanciati paletti che evocano dei giunchi, boschetti ecc.

Il progetto mostra come sia possibile creare un'«oasi di verde sul filo dell'acqua» anche nel cuore di una zona urbana ad alta densità.





3 Distinzioni

Cham (ZG): Lorzenweg – Sentiero da Cham a Hagendorn

Descrizione del progetto

Al termine di una fase di pianificazione, elaborazione e realizzazione del progetto, durata otto anni, nella metà del 2015 Lorzenweg ha aperto ai cittadini un percorso di 3,5 chilometri dove passeggiare e rigenerarsi. Oltre ad essere immerso in un contesto suggestivo, il nuovo sentiero consente la fruibilità del fiume Lorze.

Sia nella fase di progettazione che in quella di attuazione si è prestata particolare attenzione all'ambiente, collaborando strettamente con organizzazioni ambientaliste, associazioni di protezione degli uccelli, proprietari di terreni e enti comunali e cantonali. La realizzazione del progetto è stata suddivisa in diverse tappe. L'intero percorso è dotato di cartelli che segnalano il divieto al traffico motorizzato e l'accessibilità ai disabili. Grazie ai facili collegamenti con i quartieri urbani il percorso favorisce l'attività fisica, come le passeggiate, le uscite serali con la famiglia o il fare jogging. La sua funzione di spazio ricreativo emerge anche dal nuovo parco giochi a monte della Schönau, dalle aree attrezzate per il barbecue e da diversi accessi all'acqua. Nelle zone d'acqua stagnante è presente un osservatorio naturalistico. Lungo la Lorze alcuni edifici testimoniano delle attività commerciali e industriali locali. Il nuovo Lorzenweg fa quindi parte del sentiero industriale della Lorze, che documenta la storia locale.

Tappe

2007	■ Approvazione del piano direttore del traffico (con Lorzenweg) / Inclusione negli obiettivi di legislatura del consiglio comunale
2008	■ Elaborazione del progetto depositato ■ Domanda di credito di pianificazione e progettazione
2010	■ Approvazione del credito con votazione popolare
2012	■ Realizzazione 1. tappa (Marciapiede Untermüli)
2013	■ Realizzazione 2. tappa (passerelle/Schönau)
2014 – 2015	■ Completamento Lorzenweg
Mai 2015	■ Inaugurazione Lorzenweg

Organizzazione

Committente	■ Comune di Cham
Autori del progetto	■ Paesaggio: ASP Landschaftsarchitekten AG / Ingegneria: Synaxis Bauingenieure AG / Architettura dei ponti: Eduard Imhof
Esecuzione lavori	■ Imprese edili: BÜWE Tiefbau AG, Landis Bau AG, AG Mario Vanoli Erben, Werkhof Cham / Costruzioni in acciaio: Krähenbühl AG Stahl- und Metallbau, Kaufmann AG / Costruzioni in legno: Xaver Keiser Zimmerei Zug AG, Zug, Abt Holzbau AG, Baar

Finanziamento

Credito quadro concesso	CHF 3'900'000.– (di cui meno di CHF 3'000'000.– utilizzati)
-------------------------	--



Valutazione della giuria

Lorzenweg si integra felicemente nella rete di percorsi pedonali già esistente nel comune di Cham.

La giuria ha mostrato di apprezzare il progetto non solo nella sua globalità ma anche per la sensibilità e l'attenzione con le quali sono stati ideati i sentieri e le aree ricreative. Grazie al nuovo sentiero rivierasco che permette di esplorare anche le zone non ancora battute, hanno preso forma due percorsi - uno azzurro e uno verde - in prossimità dei quartieri d'abitazione. I maggiori pregi dell'opera sono l'integrazione del progetto nel contesto esistente, il rispetto degli spazi naturali e gli sforzi per ridurre il più possibile le barriere architettoniche.



1 Lorzenbrücke bei der Papierfabrik 2 schmuckes, altes Badhäuschen 3 Hirzenchäller 4 Picknickplatz mit Feuerstelle 5 verwunschener Brunnen 6 unter der Autobahnbrücke 7 Sichtfenster zum Fluss 8 einheimischer Elsvogel 9 Kraftwerk Untermühle 10 Spielplatz mit Feuerstelle 11 Steintreppe zum Wasser 12 alter Lorzenlauf 13 Spielplatz Lorzenparadies 14 Wasserzugang beim Lorzenparadies

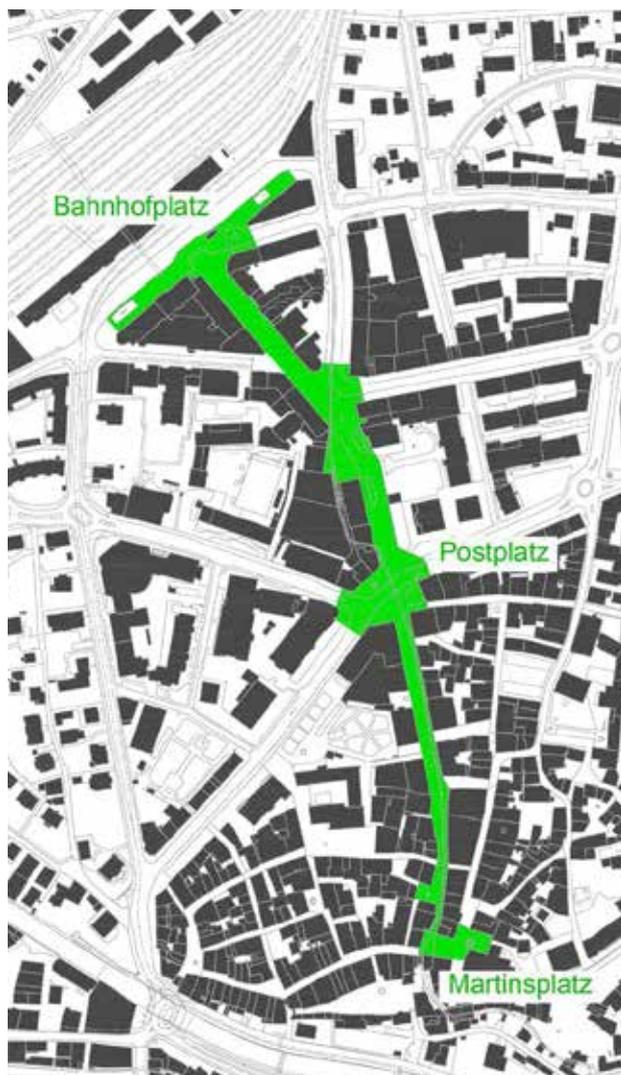




Coira (GR): Zona pedonale tra Bahnhof- e Martinsplatz

Descrizione del progetto

Negli ultimi anni il centro di Coira ha subito molte trasformazioni: in diverse tappe è stato ridotto il traffico motorizzato nella città vecchia e nella Bahnhofstrasse, diventate oggi una piacevole isola pedonale. L'ultima tappa (da Alexanderplatz a Postplatz) si è conclusa con la pedonalizzazione del tratto che va dalla stazione a St. Martinplatz. Come nella Untere Bahnhofstrasse, la pavimentazione di tutta la Bahnhofstrasse è stata realizzata in granito di Andeer. Sulla Postplatz le pietre naturali Guber della Poststrasse e le lastre di granito di Andeer della Bahnhofstrasse sono state accostate tra loro creando un armonioso effetto a mosaico. Punto di forza del progetto è la dinamicità del nuovo arredo urbano: panchine Landi colorate, isole alberate per giochi e relax e fioriere a forma di orecchie d'elefante coperte di vegetazione. Sulla Alexanderplatz sbocciano i «fiori di loto» dell'artista Not Vital. Giochi d'acqua e fontana in granito di Andeer fanno da sfondo al ristorante con giardino che si affaccia sull'Untertorer Mühlbach.





Grazie all'esecuzione del progetto - oltre che alla nuova costruzione del Kunsthaus e al risanamento di Villa Planta - il parco della Ferrovia Retica (confinante con la obere Bahnhofstrasse) è diventato accessibile al pubblico e quello del Kunsthaus è stato rivalorizzato. Crocevia tra la Bahnhofstrasse e la Poststrasse, la Postplatz si snoda al di sotto della Grabenstrasse (strada cantonale). Per questo motivo la vecchia pavimentazione non ha potuto essere ancora sostituita con quella nuova. Si è riusciti tuttavia - grazie al nuovo riassetto stradale e a un cordolo di soli 3 cm - a migliorare il collegamento tra la Poststrasse e la Bahnhofstrasse. La ristrutturazione della fontana storica e della vecchia stazione meteorologica del 1905 completano la realizzazione di questa «promenade» molto frequentata dai cittadini che l'hanno salutata con entusiasmo.

Tappe

1989	■ Approvazione popolare della legge sulla chiusura del traffico nella città vecchia
2008	■ Fine dei lavori di sistemazione della zona pedonale nella città vecchia (Poststrasse) ■ Termine dei lavori stazione e Bahnhofplatz
2012	■ Fine lavori riassetto e ristrutturazione untere Bahnhostrasse
2014	■ Eliminazione del traffico motorizzato dalla obere Bahnhofstrasse e risistemazione della linea bus
2016	■ Inaugurazione area pedonale tra Bahnhofplatz e Martinsplatz

Organizzazione

Committente	■ Città di Coira, Ufficio Edilizia Pianificazione e Ambiente
Autori del progetto	■ Projektteam: Tiefbaudienste / Hochbaudienste / Grün und Werkbetrieb
Esecuzione lavori	■ FHP Bauingenieur AG, Chur ■ ARGE Bahnhofstrasse, Mettler Prader AG / HEW AG / Schlub AG, Chur (untere Bahnhofstrasse) ■ KIBAG AG, Chur (obere Bahnhofstrasse)

Finanziamento

Riqualifica Poststrasse	CHF 1'650'000.-
Riqualifica untere Bahnhofstrasse	CHF 2'460'000.-
Riqualifica obere Bahnhofstrasse	CHF 2'350'000.-

Valutazione della giuria

La zona pedonale di Coira è un ruscitissimo esempio di «promenade» con un gradevole arredo urbano. Per i giurati l'elemento vincente è stato il coraggio di trasformare la Untere Bahnhofstrasse - da sempre tradizionale punto di aggregazione - in un'isola pedonale, nonostante la sfiducia iniziale degli esercenti. Grazie alla tenacia dei promotori, 28 anni dopo è stato aperto il nuovo passaggio pedonale tra il piazzale della stazione e la città vecchia, già vietata al traffico. Il favore con il quale sia i cittadini che i turisti hanno accolto il progetto traspare dall'animazione presente nel quartiere.



Ginevra: Place du Vélodrome

Descrizione del progetto

La Cité Jonction di Ginevra è una costruzione tipica degli anni '60: lungo la strada sono allineati blocchi di abitazione che ospitano attività commerciali al piano terra. Dietro di essi c'è un'altra fila di blocchi residenziali. Gli edifici sono collegati da un basamento sul quale si trova una terrazza pubblica. Anche la piazza antistante presentava delle caratteristiche tipiche degli anni '60: lo stretto marciapiede davanti ai negozi era fiancheggiato da una strada di servizio, con alcuni parcheggi di pertinenza sotto gli alberi. Contemporaneamente alla costruzione della linea tramviaria Cornavin-Onex-Bernex la città di Ginevra ha rivalutato la Place du Vélodrome, suddividendo i lavori in due tappe (1. tappa: 2012, 2. Tappa: 2016-17).

Un lungo muro in cemento - ad altezza di seduta - divide la superficie triangolare della piazza in due settori: da una parte si trova, come prima, la Rue du Vélodrome e dall'altra, tra il muro e la fila dei blocchi residenziali, la piazza triangolare riservata ai pedoni. Al muro fa riscontro il viale che fronteggia gli esercizi commerciali, situato a un livello leggermente superiore rispetto alla piazza. Quattro rampe collegano il viale alla zona alberata della piazza, coperta di ghiaia. Sedute e lampioni stradali compongono il sobrio arredo urbano. Alla punta del triangolo formato dalla Place du Vélodrome una rampa elicoidale di linea slanciata collega la piazza con la terrazza pubblica della Cité Jonction. Dall'altro lato della piazza, dove prima si trovava una stazione di servizio, un bordo circolare in cemento, con un albero e una fontana, fa da pendant alla rampa elicoidale.

Tappe

2003	■	Votazione del Consiglio municipale per il credito di studio
2008	■	Votazione del Consiglio municipale per i crediti di costruzione
2010	■	Permesso di costruzione
2011 -2012	■	Prima tappa dei lavori
2016	■	Votazione 2 del Consiglio municipale per i crediti di costruzione
2016 – 2017	■	Seconda tappa dei lavori
avril 2017	■	Inaugurazione

Organizzazione

Committente	■	Città di Ginevra, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité / Service du génie civil
Autori del progetto	■	Pascal Heyraud, architetto paesaggista con la collaborazione di Frédéric Perone e Raphaël Nussbaumer, architetti ; Michel Buffo, ingegneria civile, in collaborazione con lo studio Thomas Jundt, ingegneria civile ; LEA, Les Eclairagistes Associés

Finanziamento

Credito di studio	CHF	226'000.–
Credito di realizzazione 1	CHF	1'600'000.–
Credito di realizzazione 2	CHF	669'500.–
Totale crediti approvati	CHF	2'495'500.–



Valutazione della giuria

La piazza in questione non si trova in centro città, ma in una zona mista e molto popolata della periferia. Una caratteristica che rende questo progetto particolarmente significativo e interessante. Soprattutto nei quartieri ad alta densità come quello della Jonction a Ginevra, gli spazi pubblici rivestono per i cittadini una funzione importantissima. L'animazione della piazza dimostra il successo dell'intervento. La giuria ha particolarmente apprezzato la rimozione della stazione di servizio con conseguente ampliamento della piazza. Il piccolo muretto in cemento funge da elemento di separazione tra la piazza e la strada. Con la sistemazione della Place du Vélodrome e di altre piazze cittadine, il comune di Ginevra mostra il suo costante impegno nella riqualifica degli spazi pubblici.





La Tour-de-Peilz (VD) : Place publique des Anciens-Fossés

Descrizione del progetto

Situata ai piedi delle mura, in pieno centro città, la Place des Anciens-Fossés ha un nuovo aspetto dall'estate 2015. Grazie alla costruzione di un parcheggio sotterraneo (250 posti, cofinanziamento Migros e Coop), la zona è stata pedonalizzata trasformandosi in luogo d'aggregazione. Nel piano regolatore della città questa piazza è un elemento importantissimo di collegamento tra la stazione e il lago. Fulcro di un nuovo centro rinato, questo spazio di forma allungata si compone da ovest a est di tre settori ben distinti:

- La placette du Temple, con i giochi d'acqua e la superficie per il mercato settimanale
- La piazzetta centrale, dalla quale si accede al parcheggio interrato
- La piazzetta davanti alla Salle des Remparts, che ospita le manifestazioni culturali all'aperto

L'acqua e il verde sono gli elementi identitari del territorio. Nella sua semplicità, la vegetazione offre un ambiente naturale variegato. L'elemento acqua - acqua che scorre, acqua che zampilla, acqua ferma - è il motivo dominante delle tre piazzette. Ed è ancora l'acqua che percorre la piazza su tutta la lunghezza e testimonia l'esistenza dell'"Ancien fossé". Il limite visuale con gli edifici scolastici è stato soppresso a favore di un nuovo spazio di transizione multifunzionale. Le aree gioco situate all'ombra di aceri campestri sono frutto di una collaborazione con il Musée du Jeu de la Tour-de-Peilz. La piazza è chiusa al traffico motorizzato, a esclusione dei fornitori. Alcuni posteggi per soste brevi sono disponibili alle estremità della piazza.

Dopo l'approvazione del progetto, i lavori sono durati meno di tre anni, un tempo brevissimo, grazie ad una stretta collaborazione tra servizi cantonali, ingegnere e architetto del parcheggio sotterraneo e municipalità.

Tappe

2012 – 2013	■ Concorso paesaggistico su invito
	■ Studio e sondaggio pubblico
2014 – 2015	■ Realizzazione
Estate 2015	■ Apertura ai cittadini

Organizzazione

Committente	■ Comune di La Tour-de-Peilz, Service de l'Urbanisme et des Travaux Publics
Autori del progetto	■ Architettura paesaggistica : Hüsler & Associés Sàrl (mandatario principale) / Ingegnere traffico : Team + Transports – environnement – aménagement du territoire / Ingegnere civile : Willi SA ingénieurs civils / Architetto : Alp'Architecture

Finanziamento

Costo dell'opera TTC	CHF 5'000'000.–
----------------------	-----------------



Valutazione della giuria

La grandiosità dei lavori di sistemazione di questo spazio urbano è stata resa possibile dalla rimozione dei parcheggi in superficie, in seguito alla costruzione di un parcheggio interrato. Grazie a un concetto ingegnoso lo spazio è stato suddiviso in tre settori differenti. L'abolizione dei confini visuali con gli edifici scolastici crea una sensazione di grande ampiezza. Il viale con pavimentazione di diversa larghezza, che percorre la piazza da est a ovest lungo gli edifici - dove si trovava l'antico fossato - crea una continuità d'assieme.

Alle due estremità le imponenti rampe d'accesso al parcheggio riducono lo spazio destinato ai pedoni. La struttura che copre l'accesso pedonale al parcheggio interrato, nel centro della piazza, colpisce l'attenzione. La facciata sud - una linea di edifici commerciali - è poco gradevole (facciate posteriori) ma dovrebbe essere gradualmente modificata in accordo con la nuova funzione degli spazi pubblici. L'insieme è leggibile, coerente e capace di integrare la multifunzionalità della piazza.

La sistemazione rivaluta i percorsi trasversali (avenue de la Gare / place du Temple e rue du Collège / rue Saint-Théodule). Questi itinerari - in particolare quello che collega la stazione al centro città - garantiscono un flusso costante di pedoni che animano la Place des Ancien-Fossés. A questo proposito la giuria si rammarica che l'ultimo troncone d'accesso alla stazione (dall'avenue de Traménaz) sia stretto e congestionato dal traffico.





Cantone Neuchâtel: Piano direttore delle rive del lago

Descrizione del progetto

Il piano direttore in questione definisce obiettivi, misure, priorità e responsabilità idonee alla gestione delle rive a breve e medio termine. Consta di un insieme di proposte concrete nei tre ambiti seguenti, sotto forma di principi, linee d'azione e linee guida :

- natura, paesaggio e patrimonio
- urbanizzazione e turismo
- mobilità lenta e navigazione

Nei tratti più battuti il percorso rivierasco «Sentier du lac» è stato potenziato, mentre le aree naturali non sono state toccate. Dopo un sondaggio preliminare e una procedura partecipativa e consultativa di tutti gli attori presenti sul territorio, è emerso un forte consenso sulla volontà di preservare la diversità del suggestivo paesaggio. Si è riusciti a conciliare obiettivi diversi, tra cui un migliore connubio tra spazi pubblici e mobilità lenta. La decisione di ottimizzare in alcuni tratti il «Sentier du lac» si è basata sul diritto di marciapiede (base legale). Sono state messe in atto misure complementari per potenziare la rete dei percorsi migliorandone la segnaletica e la funzionalità e creando collegamenti pedonali con gli spazi pubblici a lago.

Tappe

2012 – 2013	■ Studio di base «paysages des rives du canton de Neuchâtel»
2013 – 2014	■ Atelier uffici/consultazione pubblica preliminare
2015 – 2016	■ Elaborazione del piano direttore
2016	■ Consultazione pubblica
Mars 2017	■ Adozione del «Conseil d'Etat» (esecutivo) ■ Messa in opera prevista nella revisione degli 11 piani di riqualifica locale dei comuni in questione

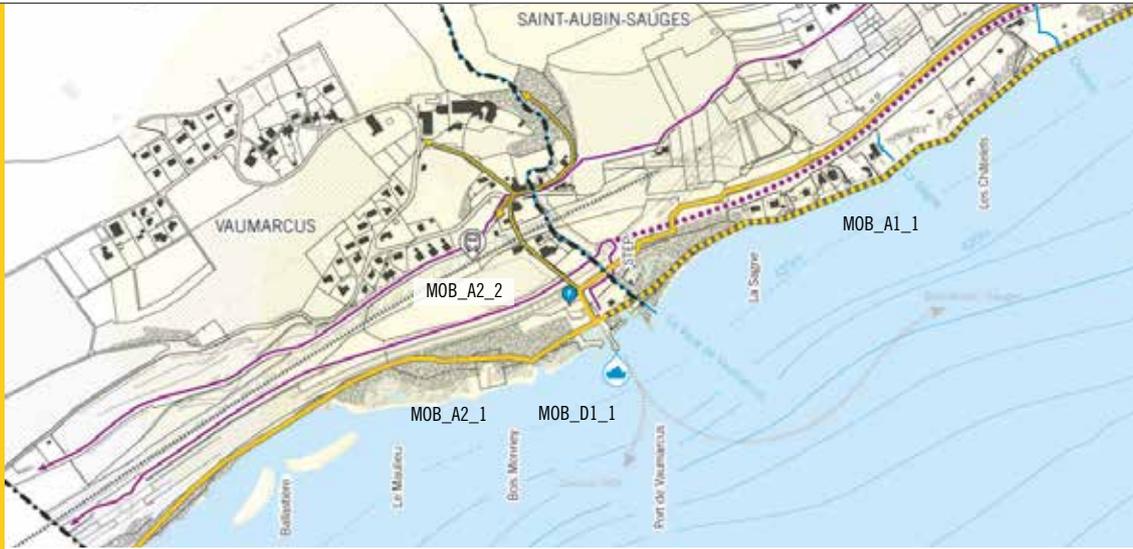
Organizzazione

Committente	■ Service de l'aménagement du territoire du canton de Neuchâtel (SAT)
Autori del progetto	■ Urbaplan, ufficio di urbanismo, assetto territoriale, paesaggistico e ambientale / Aquarius, ufficio di ingegneria ambientale specializzato negli ambienti acquatici
Partecipazione	■ Atelier uffici al termine della prima fase di valutazione ■ Consultazione pubblica preliminare presso gli 11 comuni e gruppi interessati prima dell'elaborazione del piano direttore ■ Consultazione pubblica presso gli 11 comuni e gruppi interessati sulla prima versione del piano direttore

Finanziamento

Studio di base paesaggi e atelier uffici	CHF	61'000.– (HT)
Piano direttore fino all'adozione politica	CHF	86'000.– (HT)

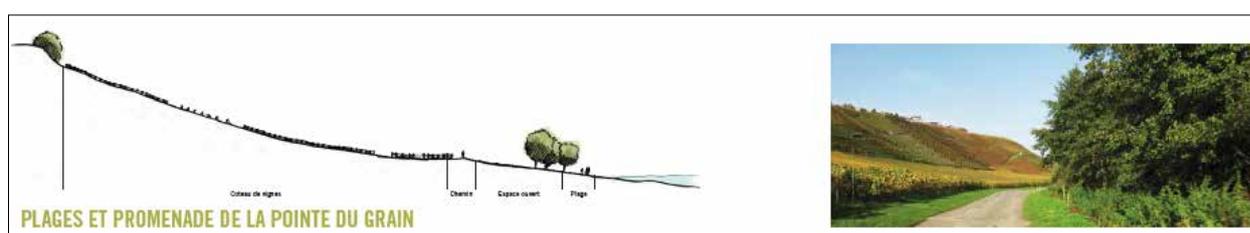


MOBILITÉS DOUCES ET NAVIGATION			
MOB_A1	Optimiser le sentier du Lac dans les secteurs identifiés, en s'appuyant sur le droit de marchepied	SAT / SPCH / Neuchâtel Rando / Com. de Vaumarcus Propriétaires	Révision ponctuelle du sentier du Lac Applications du droit de marchepied / PDC chemins pour pié. et de rando. pédestre
MOB_A1_1	Appliquer le droit de marchepied vers le secteur de la Sagne et faire une pesée d'intérêt pour lever l'opposition sur le bf 1949 du cadastre de Sauges		
MOB_A2	Réaliser les aménagements complémentaires nécessaires pour assurer la qualité et la continuité du sentier du lac.	SAT / SPCH / Neuchâtel Rando / Com. de Vaumarcus Propriétaires	Projet d'aménagement
MOB_A2_1	Placer le sentier du lac sur le chemin forestier pour améliorer sa qualité paysagère et le confort sonore.		
MOB_A2_2	Assurer la continuité avec le sentier hors canton et avec le village et le château de Vaumarcus (boucle de parcours)		

Valutazione della giuria

L'elaborazione di un piano direttore per le rive nel cantone di Neuchâtel è un progetto molto ambizioso. La molteplicità delle fruizioni, dei bisogni e degli obiettivi e l'adozione di misure efficaci richiedono lungimiranza, competenza e organizzazione da parte di tutti gli attori, cittadini compresi. Indubbiamente si tratta di un progetto a lungo respiro.

Il cantone di Neuchâtel, assieme a undici comuni, è riuscito a realizzare un progetto esemplare e moderno, fondato sul principio del paesaggio multifunzionale. Fulcro del progetto è la valorizzazione della rete ciclopedonale e in modo particolare la qualità dei collegamenti tra i percorsi. Il pregio del piano direttore è di rendere il lago fruibile ai cittadini coniugando i loro bisogni con la tutela ambientale. Grazie al piano direttore i comuni interessati possono disporre di uno strumento ben strutturato per raggiungere obiettivi ambiziosi - anche in termini di traffico ciclopedonale.





Niederlenz (AG): Riassetto della strada principale

Descrizione del progetto

La città di Niederlenz è divisa in due - Niederlenz est e Niederlenz ovest - dal fiume Aabach, affiancato da una strada cantonale il cui rivestimento era in pessime condizioni. Gli argini fluviali necessitavano di lavori di sistemazione e la predominanza del traffico motorizzato nello spazio stradale creava ai pedoni pesanti disagi. Il vecchio piano stradale - approvato da una ventina d'anni - non era più in grado di rispondere ai criteri del giorno d'oggi. Per tale motivo è stato ideato un nuovo piano di base operativo rivolto a residenti, attività commerciali, proprietari e scuole; un piano che tenesse conto sia delle esigenze di tutela della zona fluviale che di una riqualifica della Dorfplatz e del Dorfrain. Il piano è stato approvato a grande maggioranza e dopo una fase di progettazione relativamente breve i lavori sono stati terminati nel 2016.

Per creare più spazio, il fiume Aabach e la strada sono stati deviati verso ovest e nel tratto centrale la larghezza stradale è stata ridotta a 6.20 metri. Un intervento che ha contribuito a valorizzare il sito e ampliare la zona pedonale. Con la riqualifica della piazza i cittadini hanno adottato una condotta di guida più prudente, anche grazie all'introduzione di zone 40. A sud della passerella «Mühlesteig» è stata installata una nuova fermata del bus con la posa di strisce pedonali e segnali di divieto di transito a tutela della sicurezza dei pedoni. Il vecchio canale industriale è stato rimosso e sostituito ad altezza dell'isola da un nuovo braccio d'acqua, lungo il quale si snoda un percorso pedonale. La sistemazione della piazza - con lo sguardo che spazia sugli edifici dall'altra parte del fiume - crea un'impressione di apertura e rafforza l'identità di «paese».

Valutazione della giuria

Anche dopo l'intervento di ripristino della strada cantonale sono circa 10'000 i veicoli che transitano ogni giorno. Tuttavia, malgrado alcune inevitabili restrizioni, la fruibilità e la sicurezza pedonale sono aumentate notevolmente. La separazione tra aree di circolazione e aree pedonali è stata effettuata con grande cautela e senso estetico. La piazza è diventata un luogo dove i bambini possono giocare assieme in tutta sicurezza. Con la sistemazione del fiume Aabach è stato compiuto un intervento di protezione dalle piene unito all'allestimento di un'area ricreativa in formato tascabile. Alla vecchia strada cantonale congestionata dal traffico è subentrata una nuova strada che rivaluta gli spazi pubblici. L'identità di «paese» - contrapposta a quella di «strada» - emerge da diversi elementi: il restringimento della carreggiata e l'ampliamento della zona pedonale, la messa in valore delle facciate e degli spazi urbani, l'inclusione di stradine e piccole piazze. L'effetto finale è un modello di coesistenza tra traffico motorizzato e traffico lento. I bassi cigli stradali e le ampie aree laterali - che aumentano la visibilità dei pedoni - impongono una guida prudente. La strada può quindi essere attraversata in qualsiasi tratto. Un'elegante soluzione è stata trovata per la fermata del bus che domina l'Aabach. Si obietta tuttavia che l'area di attesa del bus avrebbe dovuto essere sopraelevata per i disabili.



Tappe

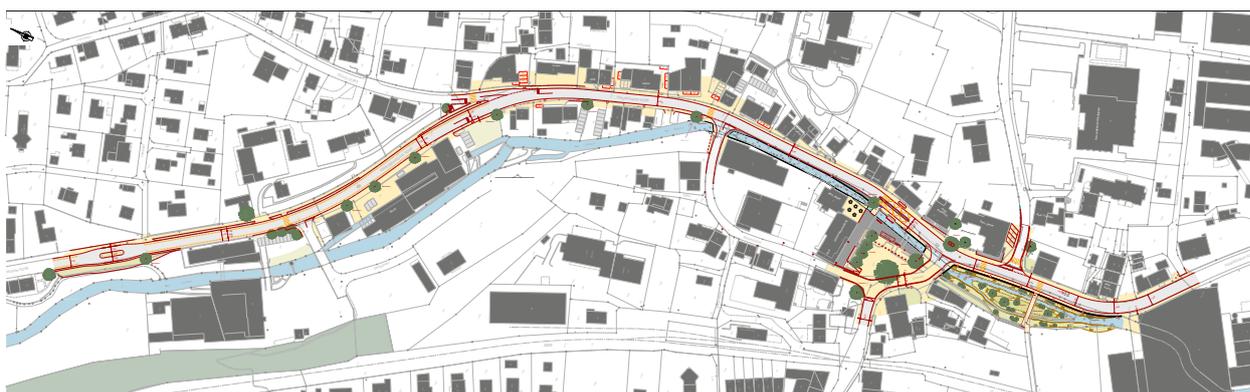
1981	■ Bocciatura 1. progetto nella consultazione popolare
1984	■ Rielaborazione del progetto
1985	■ Approvazione 2. progetto e credito in assemblea comunale
1993	■ Rinvio del progetto in assemblea comunale
dès 2007	■ Ampia rielaborazione del progetto
2010	■ Info sul progetto in assemblea comunale / pubblicazione
2012	■ Inizio lavori
2016	■ Termine lavori

Organizzazione

Committente	■ Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Realisierung / Comune di Niederlenz
Autori del progetto	■ Metron Verkehrsplanung AG, Metron Architektur AG, Metron Landschaftsarchitektur AG, Priska Meier, Lichtkonzepte
Esecuzione lavori	■ Pianificazione / Direzione: Eichenberger AG ■ Costruzione: ARGE Niederlenz, Meier + Jäggi AG / H. Graf AG

Finanziamento

Importo totale (incl. Aabach)	CHF 13'000'000.– (Programma aggl.: CHF 2'8 Mio)
Totale parte del cantone	CHF 10'965'000.–
Totale parte del comune	CHF 1'995'000.–





Riva San Vitale (TI): Riqualifica urbana di Piazza Grande

Descrizione del progetto

Oltre ad avere un valore storico la Piazza Grande di Riva San Vitale è anche un centro di aggregazione sociale, come dimostra la sua fruibilità da parte della popolazione. Ricordiamo che fa parte dell'inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS). Il paese, che sorge all'estremità meridionale del lago di Lugano, è anche un nodo viario che ha penalizzato sempre di più la mobilità lenta. Con la riqualifica della piazza e degli imbocchi stradali che si affacciano sulla stessa - conclusasi nell'ottobre 2016 - e con l'introduzione di una zona a velocità 30, il centro storico ha guadagnato in sicurezza e attrattività. L'utilizzo dei materiali evidenzia la differenziazione delle zone d'uso: la pietra naturale contraddistingue la zona prettamente pedonale e si estende lungo gli edifici, mentre la zona asfaltata contraddistingue la zona veicolare. Bande di pietra naturale attraversano perpendicolarmente il campo stradale e permettono di collegare le zone pedonali esistenti sugli opposti lati stradali. L'interruzione dell'omogeneità della zona veicolare accresce la sensibilizzazione dei conducenti. La tonalità chiara e omogenea della pavimentazione rafforza l'identità della piazza e mette in risalto le facciate dei fabbricati storici.

Tappe

2015	■	Permesso di costruzione
2016	■	Realizzazione
Ottobre 2016	■	Inaugurazione

Organizzazione

Committente	■	Comune di Riva San Vitale
Autori del progetto	■	Studio d'Urbanistica Planidea SA, Canobbio Studio d'Ingegneria Lepori SA, Tesserete

Finanziamento

Totale	CHF 1'000'000.- (incl. honoraires) (Contributo programma aggl. CHF 240'000.-)
--------	--





Valutazione della giuria

La giuria ha apprezzato la suddivisione dello spazio in due settori: bande di pietra naturale in uno e asfalto nell'altro. Globalmente i pedoni dispongono di più spazio e i collegamenti tra i percorsi sono maggiormente visibili. Gli spazi destinati ai pedoni sono stati disegnati ortogonalmente in accordo con l'architettura esistente. Gli elementi di arredo urbano e i materiali utilizzati sono sobri e funzionali. L'introduzione di una zona 30 su una strada cantonale è un passo coraggioso e pertinente. Si obietta tuttavia che in alcuni tratti le bande pedonali avrebbero potuto essere più larghe e proseguire nella via Settala.





Winterthur (ZH): Attraversamento ferroviario centro città



Descrizione del progetto

Una delle tratte ferroviarie più trafficate della Svizzera e un'importante arteria stradale confluiscono nel sottopasso ferroviario della Zürcherstrasse - dove scorre anche il fiume Eulach - alla stazione di Winterthur. Nel 1981 i lavori di ampliamento del sottopasso avevano ridotto il carico di traffico spingendo ai margini i pedoni. Con la trasformazione del Sulzer Areal (l'ex sedime industriale Sulzer) in un vivace quartiere residenziale questa intersezione ha assunto una funzione di cerniera tra la città vecchia e il nuovo quartiere diventando un importante collegamento pedonale. Al fine di ottimizzare questa funzione è nato il progetto «Attraversamento ferroviario centro città», che è riuscito a creare uno spazio urbano attrattivo su una superficie che nel passato era adibita esclusivamente al traffico ferroviario. 12 anni più tardi - il tempo necessario ai lavori di pianificazione e realizzazione - il nuovo spazio urbano è stato aperto ai cittadini nel settembre 2016.

Tema del progetto è il «ripristino del suolo cittadino» con la creazione di nuove piazze. L'integrazione di rivestimenti e altezze diverse in un «suolo urbano» armonioso e privo di barriere costituisce l'idea centrale che ha dato forma ai nuovi percorsi stradali e ciclopeditoni. In un certo senso le rampe d'accesso al sottopasso sono state «fatte con lo scalpello», ma solo per consentire il passaggio di camion e bus. In tal modo è stato possibile aprire due nuove piazze ai lati della ferrovia in modo da integrare il centro commerciale Neuwiesen nello spazio urbano. L'inserimento di arredi sobri e funzionali in uno spazio generoso, nonché il miglioramento e l'ampliamento delle piste ciclopeditoni permettono di gestire al meglio i flussi di movimento. Gli accessi al sottopasso sono sormontati da due pensiline che formano un collegamento visuale al disopra della ferrovia. L'«attraversamento ferroviario centro città» fa parte di un piano di rivalorizzazione dell'area della stazione e mette in evidenza come le infrastrutture pedonali possono influenzare la percezione dello spazio urbano. Il risultato è una rete di percorsi e aree di sosta fruibili sia dai pedoni che dai ciclisti lungo la ferrovia e negli ambiti circostanti.



**Tappe**

2004	■ Concorso di idee
2005	■ Incarico di studio
2009	■ Approvazione credito quadro (votazione popolare)
2009 – 2010	■ Realizzazione 1. tappa
2013 – 2016	■ Realizzazione 2. tappa
2016	■ Concorso per l'assegnazione del nome
Settembre 2016	■ Inaugurazione

Organizzazione

Committente	■ Città di Winterthur, Departement Bau Tiefbauamt, Verkehrswegen ainsique CFF et privés
Autori del progetto e esecuzione	■ Architettura (direzione lavori): Müller & Truniger Architekten / Architettura paesaggistica: Krebs und Herde Landschaftsarchitekten / Ingegneria civile: Dr. Lüchinger + Meyer, Gruner + Wepf AG / Traffico: Stadt Raum Verkehr / Illuminazione: Reflexion AG / Elettricità: IBG B. Graf AG / Direzione lavori: Hochbau MMT AG Baumanagement / Fisica di costruzione: Bakus Bauphysik & Akustik GmbH / Protezione dalle piene: Robert Bänziger AG / Ascenseur: H.R. Wehrle

Finanziamento

Totale	CHF 30'300'000.- (escl. linee di servizio / rete fognaria / terzi) (Contributo programma aggl. CHF 3'120'000.-)
--------	--

Valutazione della giuria

La giuria si è espressa molto positivamente sul progetto, riconoscendone il forte impatto sulla mobilità pedonale. Ne è un chiaro esempio l'animazione presente sia nelle due piazze ai lati della ferrovia che nei passaggi pedonali al di sotto dei binari. Nell'ottica dell'utente potrebbe mancare una scalinata d'accesso su uno dei lati, e in alcuni punti potrebbero sorgere conflitti tra ciclisti e pedoni. Tuttavia, considerando l'estrema complessità del contesto urbano, il progetto può considerarsi riuscito.

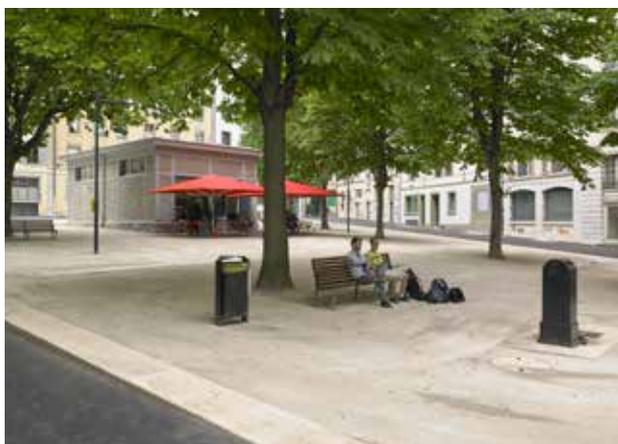




4 Menzioni

Ginevra : Square Chantepoulet

Questo luogo sinora abbandonato e utilizzato come parcheggio è diventato uno spazio pubblico informale e vivace durante la pausa pranzo e nel tardo pomeriggio. La risistemazione terminata nel 2015 ha restituito ai cittadini la piazza, divenuta un piacevole luogo di aggregazione in un quartiere animato. Il verde pubblico preesistente è stato integrato con terrazze, panchine e altri arredi urbani. Purtroppo il rivestimento stradale irregolare all'uscita del chiosco a nord della piazza è poco accessibile alle persone a mobilità ridotta. Questo progetto di rivalorizzazione di un isolato è esemplare per tante altre piazze cittadine.



Ginevra : Place du Rhône

Prima di essere inaugurata nel giugno 2016, la piazza «SÌ-NO», così chiamata per la scultura di Markus Raetz, era soffocata dal parcheggio selvaggio. Dopo continue lamentele dei cittadini oggi non è più un semplice luogo di transito. Alla riqualifica della piazza hanno contribuito una seduta circolare in legno di sessanta metri, alberi, una fontana, una nuova illuminazione e un nuovo rivestimento stradale. Un invito ai passanti a sostare nella piazza, anche se purtroppo mancano percorsi tattili per disabili visivi. La realizzazione - eseguita con elementi minerali - incontra un grande successo e si iscrive felicemente nel cuore della Ginevra turistica. Lo spazio è informale e piacevole.





Versoix (GE) : À l'ombre de la treille

A Versoix è nato un nuovo quartiere in prossimità della stazione. L'ambizioso progetto comprende diversi spazi pubblici che favoriscono la mobilità pedonale con una zona di aggregazione e un'isola pedonale nel cuore del quartiere. Gli arredi urbani creano un'atmosfera conviviale invitando i passanti ad appropriarsi dei cinque spazi fondamentali che sono la piazza, il cortile, il belvedere, il parco e il pergolato. Da obiettare che il progetto - che pecca di autoreferenzialità - non favorisce più di tanto i collegamenti con il resto del comune. La riqualifica di questo spazio - attuata tra il 2014 e il 2016 - ha creato un nuovo polo d'attrazione e favorisce il trasferimento intermodale.



Zurigo: Risistemazione stazione Zürich Oerlikon

Con la ristrutturazione della stazione di Oerlikon si è realizzato un ambizioso progetto urbano: un esempio di processo edilizio gestito con un approccio interdisciplinare adeguato. La realizzazione di una nuova linea diametrale ha portato il numero dei binari da 6 a 8. Nel corso di varie tappe si è proceduto ad ampliare i sottopassi, ottimizzare gli accessi laterali, sistemare i due piazzali della stazione e migliorare i collegamenti intermodali. Di particolare interesse è il nuovo collegamento tra la vecchia e la nuova Oerlikon, su incarico della città di Zurigo. Le dimensioni del nuovo percorso consentono una tranquilla mescolanza di pedoni e ciclisti.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2017
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali