



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Ufficio federale delle strade USTRA

Mobilità pedonale e spazio pubblico

Come realizzare passaggi pubblici e privati ben riusciti

Colophon

Editore

Ufficio federale delle strade (USTRA), 3003 Berna
www.mobilita-lenta.ch
Mobilità pedonale Svizzera, 8032 Zurigo
www.mobilitapedonale.ch

Autore

Mobilità pedonale Svizzera Klosbachstrasse 48, 8032 Zurigo

Concetto e realizzazione

Jenny Leuba, Mobilità pedonale Svizzera
Monika Litscher, Mobilità pedonale Svizzera
Marion Ronca, Mobilità pedonale Svizzera
Sarah Widmer, Mobilità pedonale Svizzera

Consulenza tecnica

Tamara Eiermann, IVO Innenentwicklung, Mobilità pedonale Lucerna
Alice Hollenstein, CUREM Urban Management, Urban Psychology
Heidi Meyer, USTRA, Settore mobilità lenta
Markus Mettler, Halter AG & the branch do tank
Barbara Meyer, città di Schlieren
Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme
Martin Urwyler, USTRA, Settore mobilità lenta

Progetto grafico

Hahn + Zimmermann, Berna

Realizzazione grafica

Mobilità pedonale, Svizzera

Foto di copertina

La fotografia mostra l'Europaplatz di Berna durante la Fête KultuRel 2019.
© Hartmut Haas / «Casa delle religioni – Dialogo tra culture»

Osservazioni

Questa pubblicazione è disponibile anche in lingua francese e tedesca.

Traduzione

Carmela Klainguti
Anita Zala

Download www.mobilita-lenta.ch www.mobilitapedonale.ch

© Novembre 2021

Indice

Prefazione	2
Introduzione e struttura	3
Principi	5
Criteri qualitativi per spazi pubblici pedonali	6
Principi di progettazione di spazi pubblici pedonali	8
Accompagnamento dei processi: infografica	10
Come va? Storie esemplari di progetti	13
Fislisbach	15
Schlieren	21
Liestal	29
Carouge	35
Renens	41
Canobbio	47
Berna	53
Catalizzatori per spazi pubblici pedonali	59
Appendice	62
Letteratura	62
Basi legali, normative e linee guida	62
Materiale illustrativo	63

Prefazione

Dieter Apel nel 1972 ha analizzato diversi spazi stradali in Europa constatando che, a prescindere dal volume del traffico, si creano aree pedonali gradevoli quando il rapporto tra la larghezza marciapiede – carreggiata – marciapiede equivale a 3:4:3. Questo rapporto è stato integrato nelle direttive tedesche relative alle strade di città. Troppo spesso però le semplici e ben note conoscenze di base cadono nel dimenticatoio. Si costruiscono strade a tre o quattro corsie e ai marciapiedi rimane uno spazio di 2–2.50 m di larghezza. Spesso si sente dire: «Ci manca lo spazio necessario». Può essere vero, se si considera soltanto la particella stradale vera e propria. Ma si può ben sperare, perché gli edifici, a meno che non siano state stabilite linee di edificazione, devono rispettare le distanze stradali previste dalla legge. Nel Canton Lucerna, per esempio, tra il bordo della strada o del marciapiede e la facciata di un edificio occorre rispettare una distanza di 6.00 m se la strada è cantonale e di 5.00 m se è comunale. Il nocciolo della questione sono proprio queste superfici private, che vanno dal bordo esterno del marciapiede fino alla facciata dell'edificio: il committente delimita il suo fondo erigendo un muro o una siepe contro il marciapiede o dà una mano a integrare il suo terreno privato nella configurazione dello spazio stradale? In questa pubblicazione illustreremo il valore aggiunto dell'integrazione delle superfici private. I vari esempi e le storie correlate intendono incoraggiare committenti, investitori e autorità a farsi coinvolgere in questo processo. L'impegno dà i suoi frutti. E i risultati sono convincenti.



Martin Urwyler

Responsabile del settore Mobilità lenta e vie di comunicazione storiche
Ufficio federale delle strade USTRA

Introduzione e struttura

I pedoni hanno bisogno di spazi pubblici in cui muoversi liberamente in tutta sicurezza e sostare piacevolmente. Se andare a piedi è solo un modo di spostarsi o se invece può rappresentare un'esperienza piacevole, un momento di distensione o addirittura di socialità dipende dalla progettazione di strade, vie, piazze e parchi. L'invito a camminare inizia direttamente davanti alla porta di casa, nel cuore dell'area di insediamento di una città o di un villaggio.

Per i pedoni non fa alcuna differenza se la piazza che attraversano o il tratto pedonale che percorrono sono stati edificati su terreni pubblici, privati, semipubblici o semiprivati. Desiderano innanzitutto sentirsi sicuri e accolti. A sindaci, ingegneri civili e urbanisti, la pianificazione di spazi pubblici allettanti richiede però grandi abilità di negoziazione con i proprietari di fondi, pazienza e intuito. Il modo migliore di procedere non può essere generalizzato. Però esistono molte storie ispiratrici di persone che sono riuscite, a piccoli o grandi passi, a superare i confini tra particelle pubbliche e private. I risultati sono spazi pubblici animati e coinvolgenti, in alcuni casi addirittura ideali.

Nella presente pubblicazione racconteremo alcune di queste storie. Gli esempi esposti, nati grazie alle trattative riuscite tra proprietari di fondi pubblici e privati, hanno lo scopo di ispirare il lettore e di infondergli coraggio. Dimostrano come, nelle città e nei villaggi, sia possibile creare spazi pubblici allettanti per i pedoni a fianco di una strada trafficata o nel cuore del centro storico, a prescindere che si trovino nella Svizzera francese, tedesca o in Ticino e che il processo che porta alla loro realizzazione non rappresenti soltanto una sfida, bensì anche un'opportunità.

La pubblicazione è strutturata nel modo seguente:

La prima parte del capitolo «Principi», illustra le caratteristiche che uno spazio pubblico ben progettato deve avere per soddisfare i **principali criteri qualitativi degli spazi pubblici destinati ai pedoni**. I quattro parametri centrali riconosciuti, ovvero accesso, fruizione, comfort e protezione ci ricordano che trattenerci nelle aree pubbliche per gli esseri umani è sempre e principalmente un'esperienza sensoriale.

Non esiste una ricetta universale per la **pianificazione** degli spazi pubblici, ma **i principi ben noti e sperimentati** come quelli descritti nella seconda parte aiutano a realizzare una buona transizione tra aree pubbliche e private e a rafforzare le caratteristiche qualitative degli spazi pubblici. Il fulcro è rappresentato dalla progettazione dello spazio stradale, il trattamento riservato ai pianterreni e il regime del traffico.

La pianificazione e progettazione delle aree pubbliche costituisce spesso un **complesso processo di lunga durata**, le cui fasi sono descritte nella terza parte. Un'infografica evidenzia che i diversi attori tecnici, statali, privati e civili dovrebbero essere interpellati e indica le questioni a cui dare priorità di volta in volta.

Le storie concernenti i passaggi pubblici e privati e le relative negoziazioni costituiscono il secondo capitolo e la parte principale della presente pubblicazione. I sette esempi hanno in comune un approccio ben riuscito, sfociato in un punto d'incontro tra il pubblico e il privato, e dimostrano che la creazione di buoni spazi pubblici per i pedoni non solleva soltanto questioni di ordine funzionale, progettuale ed estetico, ma richiede anche una disponibilità a lungo termine nei confronti dell'apertura al dialogo e della ricerca di compromessi. I sette racconti a più voci provano inoltre che avanzando a piccoli passi, con perseveranza e solide alleanze, si possono raggiungere grandi risultati.

È ben vero che dagli esempi che hanno avuto successo non si può estrapolare una regola d'oro per affrontare in modo vincente la questione delle transizioni tra spazi pubblici e privati, ma è comunque possibile ottenere una **visione d'insieme dei catalizzatori principali** che hanno sostenuto i protagonisti delle storie nella pianificazione, progettazione e realizzazione, a volte accelerando e semplificando il processo. Nella quinta e ultima parte questi aspetti sono correlati a livello grafico e rappresentano le categorie che costituiscono i processi descritti nelle storie.

Principi

Criteri qualitativi

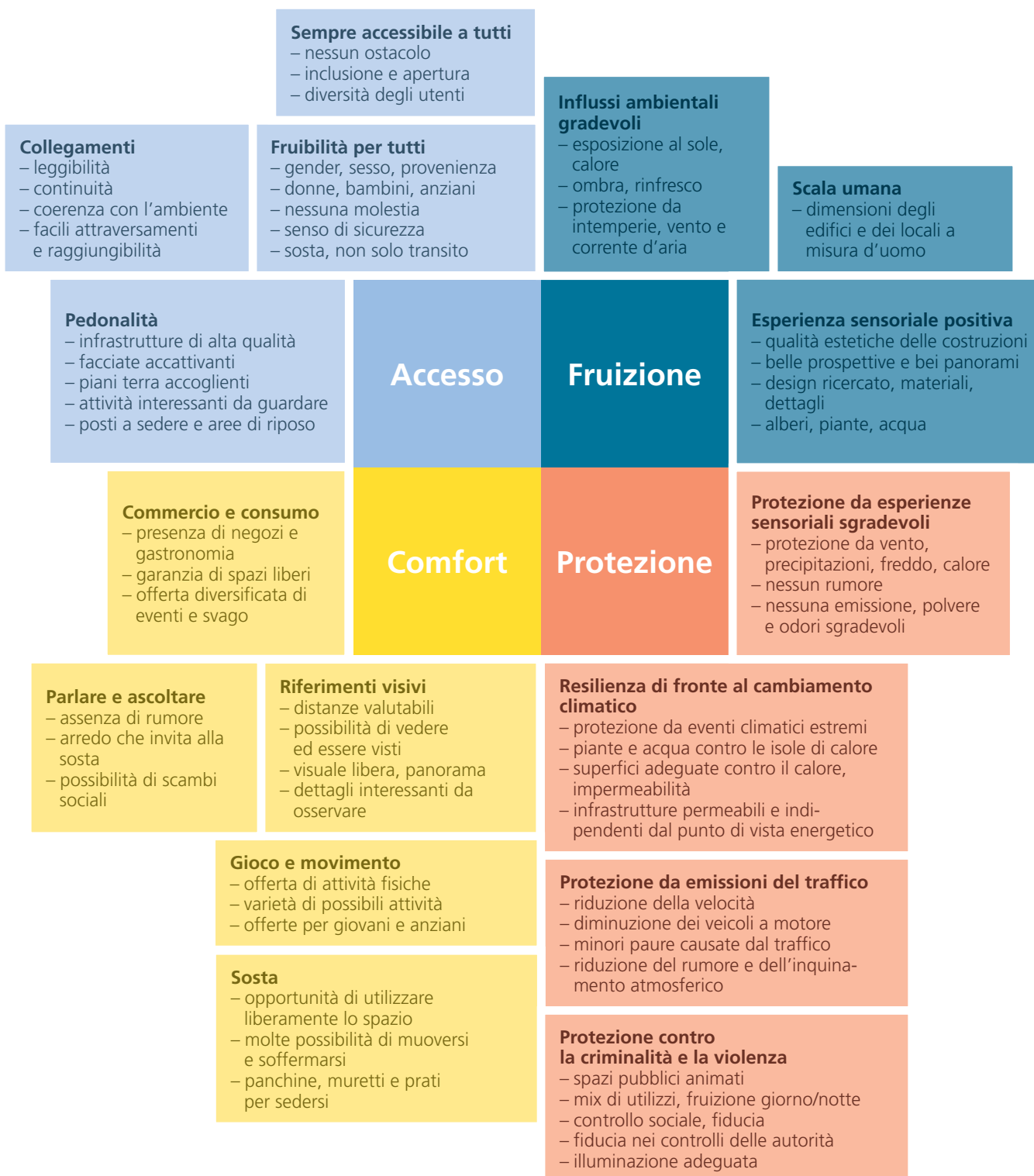
Cosa caratterizza gli spazi pubblici ben riusciti? È una domanda che gli specialisti in materia di territorio e società, ma anche le autorità politiche, si pongono da una ventina d'anni. Le risposte sono complesse: da un lato, le aree pubbliche sono oggetto di interventi edilizi e pianificatori e toccano questioni che riguardano la proprietà fondiaria e il diritto. D'altro lato, i diversi utilizzi, le percezioni, le attribuzioni e le storie di singole persone, di gruppi e della società nel suo insieme caratterizzano gli spazi pubblici e il loro sviluppo. Tali spazi rappresentano quindi più delle loro componenti edilizie e vanno perciò intesi come un processo in costante divenire, difficilmente determinabile a causa della complessa interazione tra fattori sociali, estetici, scientifici e politici. La funzione di base e il significato delle aree pubbliche per l'essere umano e la società sono invece ben noti e assodati: gli spazi pubblici favoriscono gli incontri. Facilitano gli scambi e rafforzano la coesione sociale grazie al loro utilizzo collettivo. Così assumono anche un'importanza simbolica.

Gli spazi vengono percepiti come pubblici quando sono agibili. Un simile accesso pubblico solitamente deve essere creato e anche garantito. In questo contesto occorre chiarire rapporti di proprietà, stabilire basi legali di pianificazione e definire margini di manovra regolamentari. Questi retroscena e le negoziazioni tra i settori pubblici e privati devono essere affrontati e pianificati in modo tale da permettere che i criteri di base possano essere soddisfatti. Nella presente pubblicazione parliamo di spazi pubblici in generale, comprendendo anche le aree stradali. La seguente infografica delle caratteristiche qualitative degli spazi pubblici si fonda su concetti consolidati.¹ Le sfide più recenti, che si sono imposte all'attenzione pubblica con rinnovata urgenza quali il cambiamento climatico, i diritti quotidiani e la parità di genere, sono state considerate. Ampliano infatti i concetti classici integrando dimensioni di importanza centrale.

L'infografica è intesa come promemoria e si rivolge, come la pubblicazione, agli specialisti che hanno dimestichezza con le questioni legate all'infrastruttura, alla progettazione e al regolamento degli spazi pubblici.

Gli effetti che possono essere raggiunti grazie ai criteri qualitativi si evidenziano soprattutto sul piano sociale. Solide basi giuridiche che garantiscono l'accesso a tutti, per esempio, evitano che singoli gruppi o persone possano essere inclusi o esclusi. I criteri di protezione rafforzano il senso di appartenenza e favoriscono l'identificazione con uno spazio pubblico e quindi con un villaggio, un quartiere o una città. Le caratteristiche di comfort invitano inoltre un maggior numero di persone a trattenerci nell'area pubblica e a condividerla con altri, rafforzando così la coesione sociale.

¹ Cfr. tra l'altro Jan Gehl (2010) e (2013), così come Project for Public Spaces.



Principi di progettazione degli spazi pubblici destinati ai pedoni

Le aree pubbliche sono fortemente influenzate dal regime del traffico, dalla configurazione dello spazio stradale e dall'utilizzo dei piani terra. Questi fattori determinano la misura in cui i criteri qualitativi degli spazi pubblici destinati ai pedoni, quali accesso, comodità e fruibilità sono soddisfatti. L'attuazione dei principi di progettazione si basa sostanzialmente sulle basi legali della pianificazione direttrice, dell'utilizzo e della configurazione, che favoriscono la qualità delle reti pedonali e la gestione delle questioni legate alla transizione tra spazi pubblici e pedonali.²

Regime di traffico

Il regime del traffico incide in modo determinante sulla qualità di fruizione degli spazi pubblici, in particolare nelle aree stradali destinate ai pedoni. In linea di principio, le reti pedonali devono essere progettate in modo tale da permettere a tutti di muoversi liberamente e in sicurezza senza incontrare ostacoli e di sostare piacevolmente in queste zone.³ L'obiettivo è quello di limitare al massimo i pericoli indotti dal traffico motorizzato. In particolare, occorrerebbe dare priorità alla riduzione della velocità, elemento che contribuisce in modo considerevole ad abbassare il numero di incidenti e di rischi.⁴

Se i pedoni condividono lo spazio stradale con il traffico motorizzato, la qualità di fruizione e di movimento al suo interno si può aumentare creando zone d'incontro. Queste ultime favoriscono la coesistenza dei diversi utenti, accordando tuttavia la precedenza ai pedoni.

Configurazione dello spazio stradale e dimensionamento

Dove vige il limite di velocità di 30 o 50 km/h, adottare provvedimenti edilizi quali un restringimento della corsia o l'introduzione di corsie multiuso possono contribuire a moderare il traffico e agevolare i pedoni nell'attraversare la strada. In questo contesto, occorre predisporre reti di percorsi pedonali completi e possibilità di attraversare la corsia a titolo prioritario.⁵

Mediante una pianificazione da facciata a facciata, ovvero partendo da un'ampia prospettiva sullo spazio stradale, si possono trovare possibilità di configurazione innovative che non potrebbero essere rilevate allo stesso modo tramite un'osservazione parziale.

Una progettazione qualitativamente elevata della superficie favorisce la percezione dei percorsi pedonali e rende soprattutto più facile attraversare le strade.

Idealmente, alla riqualificazione dello spazio stradale va abbinato un progetto viario rivisto che sostenga le misure edilizie, aziendali e pianificatorie per la realizzazione di uno spazio pubblico dove sia gradevole muoversi e intrattenersi.

Nell'ambito della progettazione di spazi stradali adibiti al traffico motorizzato occorre prestare attenzione al rapporto tra la larghezza del marciapiede rispetto alla strada. Il rap-

2 Guide attuative Mobilità lenta, n. 14 e n. 16.

3 Cfr. le basi legali, norme e direttive in allegato.

4 Per i pedoni, la probabilità di morire in un incidente della circolazione a 50km/h è sei volte maggiore di quella a 30km/h. UPI 2020

5 Art. 2 LPS.

porto proporzionale applicato alla larghezza dello spazio laterale : carreggiata : larghezza dello spazio laterale, pari a 3:4:3, dà risultati considerati piacevoli.⁶

Facciata, pianterreno e interconnessione tra gli edifici e lo spazio pubblico adiacente

In qualità di area pubblica, lo spazio stradale comprende spesso non soltanto carreggiata e marciapiede, bensì anche particelle private accessibili al pubblico, facciate di edifici e pianterreni degli immobili adiacenti. Questi elementi giocano un ruolo importante nella percezione dello spazio pubblico. Vettrine oscurate e facciate monotone appaiono inospitali e noiose, mentre i piani terra adibiti a negozi che espongono merce in vetrine decorate aumentano l'attrattiva dei percorsi pedonali, perché stimolano i sensi e invitano a trattenersi nei vari luoghi. Di conseguenza, in caso di riqualificazione degli spazi stradali è consigliabile considerare anche locali interni semi-privati quali ristoranti, negozi o aree esterne semi-private dotate di cortili e panchine che offrono una visuale aperta. Si agevola così un'interconnessione tra spazi pubblici e privati favorevole a tutti.

Questa interconnessione può e vuole essere progettata: così la proprietaria pubblica o privata di edifici ha la possibilità di avere voce in capitolo per quanto riguarda la locazione del pianterreno. Mediante disposizioni di legge quali ad esempio ordinanze sulla locazione di piani terra adibiti a negozi è possibile strutturare l'interazione tra il pubblico e il privato.⁷

6 Guida attuativa n. 16, p. 31–33.

7 Per l'interazione tra regime del traffico, configurazione dello spazio stradale, facciate ed esperienze degli utenti vedi Hillnhütter Helge (2021).

Accompagnamento dei processi di sviluppo degli spazi pubblici

I processi di pianificazione e sviluppo necessitano non solo di un'accurata progettazione, bensì anche di un costante accompagnamento, che comprende il dialogo e scambi interattivi, ma pure uno sviluppo mirato. Ricorrendo a una regolare verifica dei processi, all'adeguamento degli obiettivi ai cambiamenti delle condizioni quadro e a tempistiche ragionevoli, anche in caso di imprevisti sviluppi e insuccessi si possono creare spazi pubblici invitanti per i pedoni.⁸ Nel contesto occorre considerare che la realizzazione o la riqualificazione degli spazi pubblici richiede spesso la partecipazione della popolazione, a volte anche una votazione politica e, più raramente, il coinvolgimento di specialisti ai quali delegarla nel suo insieme.

La «giusta dose» al «momento giusto»

A seconda del contesto spaziale, delle competenze amministrative e della complessità del progetto, diversi settori specializzati e servizi pubblici, nonché attori della società civile sono coinvolti nel processo. Poiché apportano idee e interessi diversi, la loro partecipazione richiede abilità negoziali. Nominare un responsabile di progetto o un «risolutore» in qualità di interlocutore facilita la comunicazione e il flusso di informazioni e può garantire una certa continuità anche in caso di sviluppi imprevisti.

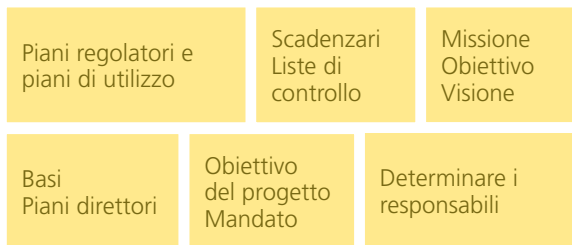
Il fatto che la progettazione degli spazi pubblici comporti spesso modifiche della struttura degli insediamenti e degli spazi cittadini, nonché della mobilità, rappresenta una sfida ed è nel contempo stimolante. Nel corso di progetti pluriennali bisogna sempre tenere in considerazione i cambiamenti delle condizioni quadro e degli obiettivi politici in materia di ecologia, economia e società. In particolare, il cambiamento climatico e la rispettiva emergenza politica possono richiedere una profonda rivalutazione dei progetti in fase di attuazione o già realizzati.

Nell'ambito del processo, i pedoni diventano visibili quali futuri utenti ai sensi delle disposizioni formali quando si tratta di votare crediti e progetti, ricorrere contro piani esposti pubblicamente o partecipare a titolo di collettività privata al tavolo dei negoziati. Nella maggior parte dei casi, i progetti di sviluppo integrale vengono avviati solo in seguito a decisioni strategiche, p.es. sulla permuta di particelle.

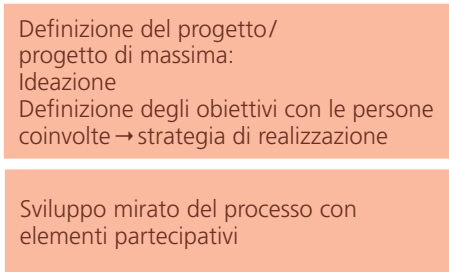
In generale si può affermare che, quanto più un progetto è appoggiato e supportato dalla popolazione e dal mondo politico, tanto meglio si svolgerà la sua attuazione. Vale quindi la pena iniziare per tempo a coinvolgere ampiamente questi attori. Sussiste anche la possibilità dell'impegno volontario, come suggerisce la nuova Carta di Lipsia 2020, ma questo aspetto non ha ancora trovato il suo spazio nel panorama della pianificazione svizzera.⁹ In tutte le fasi processuali, a giocare un ruolo chiave sono «il momento giusto» e la «giusta dose»: occorre che i responsabili dei progetti o i «risolutori» sviluppino la capacità di interpretare il clima che regna nel mondo politico e tra la popolazione, che può aiutarli ad assumere il tono giusto nell'ambito della comunicazione e a riconoscere il momento opportuno per attuare le singole fasi del progetto.

8 Willener/ Friz 2019.

9 Neue Leipzig Charta 2020.



Why?



How?

Fase iniziale

Comunicazione inclusiva di tutte le fasi

What?

Che genere di spazio pubblico si crea?
Come viene realizzato?

Fase di realizzazione:
Co-progettazione
Attività
Accompagnamento
Regolamentazione

Fase finale

Valutazione sul perché
Nuovi obiettivi
Ulteriore progetto

Momenti partecipativi

Puntuale
Temporaneo
Dibattiti
Votazioni
Iniziativa
Residenti ...

Come va?

Storie esemplari

Fislisbach: un primo passo verso uno spazio pubblico per i pedoni

Il Comune argoviese di Fislisbach, di circa 5500 abitanti, è attraversato da una tipica strada di transito dei villaggi svizzeri. Con un traffico giornaliero medio (TGM) di 18'000 veicoli e un limite di velocità di 50 chilometri all'ora, la Badenerstrasse cantonale caratterizza fortemente il nucleo del paese. Considerato il volume del traffico, molto elevato da anni, e in vista di un peggioramento della situazione dovuto alla circonvallazione del vicino villaggio di Melligen, prevista per il 2023, il Canton Argovia nel 2007 ha deciso di sfruttare l'imminente risanamento delle condotte industriali per attuare una riqualificazione dello spazio stradale. L'obiettivo non era quello di ridurre il traffico, bensì di moderarlo. L'obiettivo degli interventi era quello di moderare e diluire il traffico e rendere lo spazio stradale un luogo «sicuro e attrattivo» per i pedoni.

Per moderare il traffico, il Canton Argovia ha proposto l'introduzione di una corsia multiuso di 2,5 metri di larghezza e circa 400 metri di lunghezza, che fungesse sia da linea direttrice che da tratto riservato alla preselezione dei veicoli che svoltano a sinistra. La corsia multiuso doveva inoltre consentire ai pedoni di attraversare liberamente la Badenerstrasse in centro. Dal canto suo, il Comune ha proposto una riqualificazione da facciata a facciata. La visuale globale sullo spazio stradale doveva contribuire a trovare contemporaneamente soluzioni per moderare il traffico, compensare i dislivelli, uniformare il manto stradale e integrare nuovi posti a sedere, al fine di considerare gli interessi di tutti gli utenti.

Un gruppo di accompagnamento per un approccio graduale

Considerata l'importanza della Badenerstrasse come strada di transito, nonché le necessità e richieste degli utenti, spesso molto diverse tra loro, già nelle prime fasi del processo il Comune di Fislisbach ha istituito un gruppo di accompagnamento in cui i rappresentanti dei diversi gruppi di interesse discutevano del progetto. Il ricorso a un gruppo di accompagnamento non ha tuttavia potuto evitare che, nel mese di novembre del 2019, gli aventi diritto di voto respingessero la richiesta di erogazione di un credito di 2,1 milioni di franchi (quota del Comune) per la rielaborazione della sezione stradale interessata.

«Muro contro muro»

Quello che ha dato maggior filo da torcere al vicesindaco Andreas Mahler è stata la questione della larghezza di transito della Badenerstrasse. Mentre le autorità di Fislisbach caldeggiavano un restringimento della carreggiata al fine di riuscire a moderare il traffico e facilitare i pedoni ad attraversare la strada, agricoltori e ciclisti chiedevano una strada possibilmente larga. Il rappresentante degli agricoltori, Toni Peterhans, ricorda che all'inizio le discussioni erano molto accese, senza peli sulla lingua. «Eravamo in netta contrapposizione», afferma Peterhans. Con il tempo le parti hanno trovato un accordo su determinati punti, per cui Peterhans ha accettato di partecipare al gruppo di accompagnamento anche per la seconda tappa dei lavori di risanamento.

Per Maria Gschwend, direttrice scolastica e rappresentante della scuola elementare e dell'infanzia di Fislisbach, la priorità andava invece data alla possibilità di attraversare la strada in tutta sicurezza.

«Proprio i bambini piccoli hanno bisogno di segnali chiari, come quelli di una ruota d'automobile ferma, per sentirsi abbastanza sicuri da attraversare la strada. La corsia multiuso non è ideale in questo caso», diceva Gschwend. La scuola di Fislisbach ha quindi chiesto di mantenere una striscia pedonale nella Badenerstrasse, richiesta che le autorità di Fislisbach hanno accolto.

Secondo Andreas Mahler, gli incontri del gruppo di accompagnamento, che si tenevano ogni due o tre mesi, nell'insieme hanno costituito un processo durante il quale il Comune e la popolazione si sono gradualmente avvicinati. E a quanto pare, la proposta originale ha subito solo pochi cambiamenti fondamentali.

Reciproche concessioni e soluzioni creative

Nei negoziati con i proprietari fondiari privati, il Comune ha assistito a reazioni diverse: «Alcuni dichiaravano categoricamente < il mio terreno non si tocca!>, altri si dimostravano indifferenti e altri ancora avevano idee molto chiare al riguardo», racconta Mahler.

Nel caso della riqualificazione della Badenerstrasse di Fislisbach, piccole concessioni reciproche hanno permesso di trovare buone soluzioni. Così, stando a Mahler una fermata dell'autobus ha potuto includere alcuni centimetri della particella del proprietario di un terreno privato, mentre il Comune ha acconsentito a disporre le aiuole decorative esclusivamente sul suolo pubblico.

«Alcuni desideravano la creazione di nuovi posteggi nell'ambito del risanamento. Ma per mancanza di spazio non abbiamo potuto soddisfare questa richiesta»

Non è stato tuttavia sempre possibile trovare una soluzione tramite le trattative tra il Comune e la popolazione. «Alcuni desideravano la creazione di nuovi posteggi nell'ambito del risanamento. Ma per mancanza di spazio non abbiamo potuto soddisfare questa richiesta», ricorda Andreas Mahler. Le parti interessate, una macelleria e un ristorante, si sarebbero in seguito accordate sulla condivisione dei posteggi disponibili.

«Era pratica comune già prima del risanamento della Badenerstrasse, ma grazie al gruppo d'accompagnamento l'oste e il macellaio hanno iniziato a dialogare, decidendo in seguito come contrassegnare i rispettivi parcheggi», specifica Mahler.

Un buon bilancio, anche se non ottimale

Dal punto di vista di Andreas Mahler, è valsa la pena procedere alla riqualificazione della Badenerstrasse. Grazie alle misure adottate, il centro del villaggio, con i suoi piccoli commerci, è diventato più invitante e sicuro. Il vicesindaco è particolarmente convinto della validità del principio «da facciata a facciata». «Attraverso questa prospettiva sullo spazio stradale siamo riusciti a trovare soluzioni che altrimenti non avremmo intravisto», afferma. Così l'approccio urbanistico ha permesso di trovare il modo di superare il dislivello tra la strada e i negozi senza barriere e di predisporre posti a sedere presso la stazione dell'autobus.

Inoltre, la popolazione e i visitatori apprezzano molto le aiuole fiorite. «Sentiamo spesso dire che abbiamo la via di transito più bella del Cantone, perché è così verde», si rallegra Mahler. Ci sarebbe tuttavia un rovescio della medaglia: le spese per la cura delle piante sono

molto elevate. «Abbiamo quindi preso in considerazione una variante più economica che comprende fiori che hanno meno bisogno di cure», afferma Mahler.

«Molte persone non capiscono la funzione della corsia multiuso»

La corsia multiuso a volte accende gli animi: «Molte persone non capiscono la sua funzione. Abbiamo cercato di trasmettere il suo scopo e la sua utilità per mezzo di volantini e insegne temporanee, ma molti conducenti strombazzano ancora quando i pedoni la utilizzano come un'isola centrale», spiega Mahler.

«La visione degli urbanisti è solo una mezza verità. Se non c'è abbastanza spazio per superare i ciclisti, la situazione non tarda a farsi critica»

Anche i restringimenti della Badenerstrasse volti a moderare il traffico motorizzato continuano a suscitare malcontento in diversi gruppi di utenti. Per il rappresentante dell'agricoltura Toni Peterhans, i restringimenti e le isole spartitraffico non contribuiscono a moderare il traffico, bensì ad aumentare lo stress: «La visione degli urbanisti è solo una mezza verità. Se non c'è abbastanza spazio per superare i ciclisti, la situazione non tarda a farsi critica».

Il problema maggiore che persiste nella Badenerstrasse è il limite di velocità di 50 chilometri all'ora. Fislisbach preferirebbe introdurre il limite dei 30 chilometri all'ora all'interno della località, che renderebbe superflue sia le discussioni che altri restringimenti di carreggiata. Ma il Canton Argovia si rifiuta tuttora di modificare il regime del traffico. Mahler spera in una futura introduzione dei 30 chilometri all'ora, che permetterebbe di risolvere i problemi che ancora permangono.



**Fislisbach
Badenerstrasse**

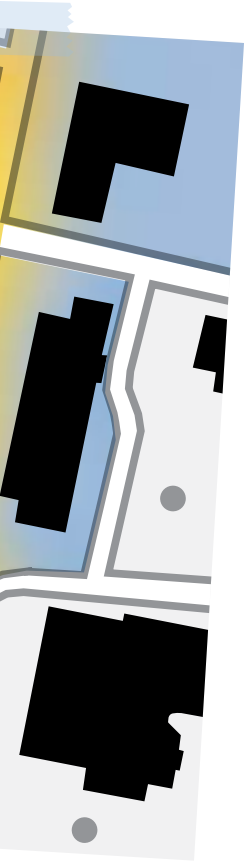
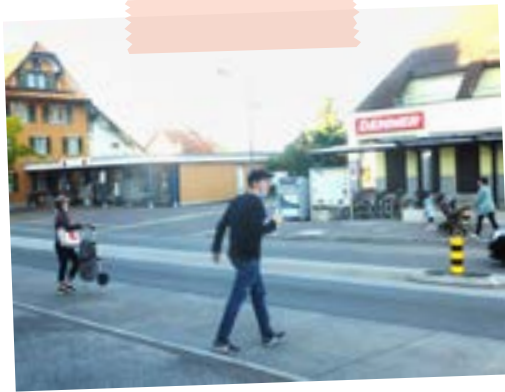
Leadership
Singoli
Gruppi



● pubblico ● Negoziante, transizione ● privato



Configurazione dello spazio stradale
Dimensioni
Concretizzazione
Inverdimento



Come si riqualifica la Badenerstrasse in un luogo sicuro e attrattivo per le persone, nonostante il limite di 50 km/h?

Avanzare
anche a
piccoli passi

Schlieren: qualità urbane nell'agglomerato di Zurigo

Schlieren è una città di circa 20'000 abitanti situata nella valle della Limmat, a nordovest di Zurigo. Profondamente segnato da un passato industriale, all'inizio del nuovo millennio il Comune ha preso in mano il proprio destino ponendosi l'obiettivo di diventare un luogo caratterizzato da un'identità inconfondibile e un'elevata qualità di vita. Instaurando un dialogo con proprietari fondiari privati, investitori e attori politici, negli ultimi quindici anni Schlieren ha sviluppato una cultura di pianificazione e negoziazione esemplare per la creazione di nuovi spazi pubblici gradevoli, facilmente agibili e sicuri, non da ultimo per i pedoni.

Da località svantaggiata a quartiere abitativo di alto livello

Nel suo progetto di sviluppo urbano del 2005, Schlieren si è posta l'obiettivo di trasformare la cittadina industriale in una città di servizi sulla base di uno sviluppo interno mirato. L'intenzione era quella di rafforzare il centro con invitanti e variegata possibilità di fruizione e di riorganizzare il traffico all'interno della città e attraverso la stessa. Le sfide erano considerevoli: un'asse a quattro corsie attraversava il centro, ex aree industriali giacevano abbandonate o venivano occasionalmente utilizzate da rivenditori d'auto d'occasione e appartamenti da ristrutturare spaventavano investitori e possibili inquilini. Si trattava quindi di valorizzare lo spazio cittadino con interventi mirati nella sostanza edilizia e nell'infrastruttura stradale e trasformare Schlieren da una località svantaggiata a un quartiere residenziale di elevata qualità.

«Abbiamo le stesse esigenze di sviluppo urbano di Zurigo. Schlieren dovrebbe avere qualità urbane analoghe a quelle delle città più grandi»

Dato che l'attuazione del progetto di sviluppo urbano richiedeva una riuscita dei negoziati con i proprietari privati di fondi, la commissione edilizia ha puntato fin dall'inizio su una solida strategia negoziale e comunicativa. Nell'elaborazione e implementazione di questa strategia ha giocato un ruolo centrale l'urbanista Barbara Meyer, responsabile dello sviluppo interno della città fin dal 2007. Meyer e il suo ex superiore, l'architetto paesaggista Manuel Peer, sono stati portavoce di un messaggio: «Abbiamo le stesse esigenze di sviluppo urbano di Zurigo. Schlieren dovrebbe avere qualità urbane analoghe a quelle delle città più grandi». Assumendo questo atteggiamento sicuro e consapevole, hanno trasmesso un'immagine positiva del potenziale edilizio di Schlieren e hanno compiuto un primo passo importante verso la valorizzazione della città.

«Libertà» e «coesistenza» quali principi di pianificazione

Nel corso di 15 anni si sono cristallizzati una serie di principi nell'ambito delle trattative relative agli spazi pubblici. In generale, Meyer si è fatta guidare, e lo fa tuttora, da due principi:

l'idea di «coesistenza» e di «libertà quale principio di pianificazione». Nel nostro caso, coesistenza sta a significare che lo sviluppo interno ha sempre a che fare con la comprensione reciproca e il rispetto reciproco. «Anche se elimino volentieri dei posteggi, sono consapevole del fatto che per certe persone l'automobile riveste un'importanza enorme come mezzo di locomozione», afferma Meyer. La libertà quale principio di pianificazione è sinonimo di concezione dello spazio cittadino come elemento di continuità. «Lo spazio stradale fa parte di un'interazione urbana.

Nel contesto bisogna considerare non solo gli aspetti della pianificazione del traffico, bensì anche le qualità di fruizione dello spazio. Si tratta sempre di vedere le opportunità e il potenziale di un luogo. Non esiste una ricetta universale», afferma con convinzione Meyer.

Per quanto riguarda le negoziazioni, l'urbanista Meyer ritiene che «l'intuito» abbia un ruolo importante. Secondo lei, ogni progetto prevede innanzitutto un incontro, che serve a conoscere le necessità della controparte. Per questo motivo, Meyer mette in guardia dall'assumere atteggiamenti «autoritari». Si tratta piuttosto di relazionarsi fin dall'inizio come partner paritari. Gli investitori spesso capiscono l'importanza degli spazi pubblici attrattivi e accoglienti, frequentati da molti pedoni. D'altra parte è anche importante conoscere le necessità, i problemi e le priorità degli immobilieri e imprenditori, per esempio per quel che concerne la redditività a lungo termine degli investimenti. Meyer si è perciò impegnata a studiare il linguaggio specifico del ramo immobiliare, seguendo anche formazioni continue mirate nel campo del mercato immobiliare.

«Gli interventi di sviluppo urbano necessitano di tempo. Bisogna darsi tempo, lasciare tempo agli altri e saper aspettare il momento giusto»

Secondo Meyer, nell'ambito della realizzazione di progetti urbanistici ai quali partecipano privati in qualità di proprietari fondiari, il fattore tempo gioca un ruolo di importanza centrale: «Gli interventi di sviluppo urbano necessitano di tempo. Bisogna darsi tempo, lasciare tempo agli altri e saper aspettare il momento giusto». Come spiega Meyer, gli accordi non si possono forzare. L'importante sarebbe «continuare a dialogare o, in una situazione di stallo, lasciare sempre una porta aperta».

Cercare sinergie e dimostrare generosità

Uno dei primi interventi di edilizia urbana e pianificazione viaria della città di Schlieren nell'ambito del progetto di sviluppo urbano del 2005 riguardava la Sägestrasse. In cattive condizioni strutturali, che richiedevano sia il risanamento della pavimentazione che delle condotte industriali, la strada del quartiere andava valorizzata anche adottando misure di moderazione del traffico e di configurazione per la mobilità pedonale e ciclistica. Il caso ha voluto che la Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal (GBL), una cooperativa edilizia di utilità pubblica con sede nella strada, nello stesso periodo pianificasse la ricostruzione di due edifici distrutti da un incendio. La città di Schlieren ha quindi deciso di aspettare i risultati del mandato di studio della cooperazione e di proporre una collaborazione. Manuel Peer, che ha diretto il processo di risanamento e le negoziazioni con la GBL, non si ricorda più quale delle due parti abbia infine proposto di pianificare lo spazio stradale da facciata a facciata. Ricorda invece vivamente il tenore di base positivo delle negoziazioni: «Ci siamo rapidamente messi d'accordo sul fatto che una zona d'incontro era preferibile al limite di velocità di 30 km/h, previsto in un primo tempo». Un importante contributo è stato dato dalla polizia durante la fase di pianificazione. Per evitare che il traffico motorizzato utilizzasse la

Sägestrasse come via traversa, la polizia ha proposto di piantare più alberi del previsto lungo la carreggiata, affinché fungessero da ostacoli alla circolazione. Secondo l'architetto paesaggista, questa misura ha contribuito notevolmente a riqualificare la strada in un luogo con possibilità di fruizione di alta qualità.

«1000 franchi in più per una panchina che consenta agli anziani di riposarsi un attimo sulla via per andare alla Coop non incidono più di tanto su un budget complessivo di oltre un milione di franchi»

Secondo Manuel Peer, un motivo importante della riuscita del progetto comune è stato il fatto che entrambe le parti hanno sempre voluto raggiungere un bel risultato: «Non abbiamo mai litigato per i soldi, che non hanno mai avuto un'importanza particolare nell'intero processo». Alla fine i costi sono stati ripartiti equamente. La città si è assunta le spese di tutto ciò che ha fatto costruire sul suo sedime. Dal canto suo, la cooperazione ha fatto altrettanto per le spese insorte sul suo terreno. Solo per quanto riguarda la «piazza del villaggio», che oggi sconfinava un po' nel fondo della GBL, la città si è fatta carico di tutte le spese, aggiungendo anche una panchina. «1000 franchi in più per consentire agli anziani di riposarsi un attimo sulla via per andare alla Coop non incidono poi tanto su un budget complessivo superiore a un milione di franchi», afferma l'ex ingegnere della città di Schlieren Manuel Peer per spiegare la spesa aggiuntiva della città. Secondo Peer, questa generosità nei confronti dei dettagli è stata importante per creare un'atmosfera di fiducia. «Questi gesti hanno fatto capire ai nostri partner progettuali che non avevamo alcuna intenzione di sfruttarli, motivandoli a dimostrarsi a loro volta generosi», afferma Peer.

Secondo Manuel Peer, per la riuscita delle trattative tra i proprietari di fondi pubblici e privati è inoltre decisiva la presenza di un «risolutore» che promuova il progetto in modo mirato e costruttivo. Peer ha svolto questo ruolo nell'ambito del risanamento della Sägestrasse. Per lui è stato determinante poter contare sul sostegno totale del municipio che «ha appoggiato il progetto al 100 per cento». Nel caso della Sägestrasse, questo gli ha permesso di affrontare il progetto in tutta sicurezza e di rappresentare con convinzione i principi di sviluppo urbano della città.

L'area Schindler – la valorizzazione dello spazio pubblico dà i suoi frutti

Il progetto di risanamento dell'area Schindler di Schlieren dimostra come la riuscita delle trattative possa andare di pari passo con la valorizzazione dei fondi privati e dello spazio pubblico. Sulla particella di 16'000 metri quadrati appartenente alla cassa pensioni dell'impresa di ascensori Schindler, attualmente si trovano ancora due grattacieli degli anni 1960, nonché diversi edifici abitativi. In futuro, la nuova costruzione sostitutiva non dovrebbe più comprendere 140 appartamenti, come finora, bensì 230. A fronte del previsto addensamento e del conseguente valore aggiunto, la cassa pensioni Schindler si è invece impegnata a costruire una scuola dell'infanzia, 34 appartamenti adatti agli anziani e un parco accessibile al pubblico che dovrebbe comprendere due piazze e sentieri che invitino a percorrere la sua superficie di 3000 metri quadrati. In questo modo, la città di Schlieren ha ridotto il valore aggiunto derivante dall'aumento dell'indice di sfruttamento.

Per Roger Zanoli di HIG Asset Management AG, che ha condotto le trattative con l'urbanista Barbara Meyer su incarico della cassa pensioni Schindler, le contropartite richieste

possono creare valore aggiunto a pari merito con l'aumento dell'indice di sfruttamento. Zanolì è convinto che gli investimenti nello spazio pubblico e nelle infrastrutture cittadine garantiscano il valore di un luogo a lungo termine. È molto allettante, non da ultimo per le casse pensioni: «Noi crediamo nell'ubicazione di Schlieren e siamo convinti che gli investimenti nello spazio pubblico non favoriranno solo la collettività, bensì anche gli assicurati di Schindler, i cui fondi previdenziali vengono investiti».

Secondo Zanolì, le trattative tra i proprietari di fondi pubblici e privati devono trovare un equilibrio ottimale. Per il consulente immobiliare, le negoziazioni sono perciò un «reciproco processo di apprendimento», nel corso del quale per entrambe le parti si cristallizza una soluzione rivolta al futuro. «Nel caso dell'area Schindler la città si era già fatta un'idea lungimirante. Tuttavia abbiamo anche ricevuto un grande appoggio, che si rispecchia nella soluzione trovata», afferma Zanolì.

«Sapevamo fin dall'inizio che la configurazione dei viali sarebbe stata decisiva nel determinare il modo in cui le superfici libere sarebbero state percepite e attraversate»

Zanolì è soddisfatto, non da ultimo della progettazione dei sentieri per attraversare il parco pubblico. «Sapevamo fin dall'inizio che la configurazione dei viali sarebbe stata decisiva nel determinare in che modo le superfici libere sarebbero state percepite e percorse all'interno dell'area di insediamento». In occasione del concorso, il comitato della giuria avrebbe già prestato attenzione al fatto che non si creassero «piste di 4 metri per gare in e-Scooter» bensì sentieri inclusivi, adatti alla mobilità lenta, idonei a tutte le generazioni e percepiti come invitanti e adeguati.

Il piazzale della stazione di Schlieren – una zona d'incontro accolta dalla popolazione

A volte, nell'ambito dei risanamenti dello spazio stradale, non sono le trattative tra proprietari di fondi pubblici e privati a rappresentare la sfida centrale, bensì i processi politici. La città di Schlieren e le FFS, alle quali appartengono la maggior parte degli edifici e dei terreni confinanti con il piazzale della stazione, si sono accordati sulla realizzazione di una zona d'incontro, unita a una serie di misure di valorizzazione dello spazio pubblico e privato. L'adiacente ristorante, un artigiano e Migros avevano espresso il loro consenso nei confronti dei piani della città e delle FFS nelle prime fasi della procedura di consultazione. Sulla base dell'atteggiamento fondamentalmente positivo della collettività nei confronti del progetto di valorizzazione dell'area della stazione, il municipio è partito dal presupposto che il progetto sarebbe stato realizzato in seguito all'autorizzazione del credito di costruzione da parte del consiglio comunale. È ben vero che il consiglio ha approvato il credito, ridimensionando tuttavia notevolmente la zona d'incontro. Questa decisione ha avviato un'iniziativa popolare che chiedeva una zona d'incontro dal perimetro ampliato. A questa iniziativa ne è seguita

un'altra che, invece della zona d'incontro, chiedeva l'introduzione di una zona 30. Per poter sottoporre all'elettorato due progetti equivalenti, l'iniziativa zona 30 è stata elaborata come controprogetto d'intesa con i promotori. Era il presupposto affinché ritirassero la loro iniziativa. Per finire, nel marzo 2021, quindi a tre anni e mezzo dalla prima decisione del consiglio comunale, l'elettorato si è espresso a favore della zona d'incontro.

«Avremmo dovuto far salire a bordo la popolazione prima e forse coinvolgerla addirittura nella progettazione?»

Secondo la responsabile del progetto dell'ufficio del genio civile, Nadine Gubser, il motivo della lunga e complessa trafila politica che il progetto ha dovuto subire risiede chiaramente in una comunicazione insufficiente. «Avremmo dovuto far salire a bordo la popolazione prima e forse coinvolgerla addirittura nel disegno del progetto. È stato ingenuo pensare che una modifica così incisiva del centro potesse essere realizzata senza processi partecipativi», afferma convinta Gubser con il senno di poi.

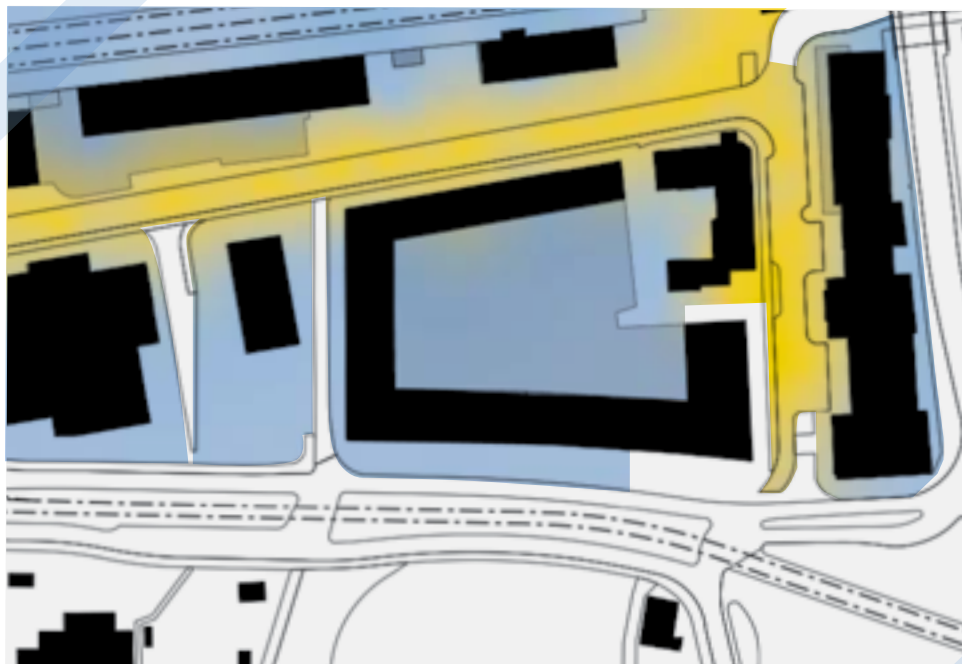
Nella fase di elaborazione dei progetti preliminari, i proprietari privati delle particelle interessate dai diversi piani si sono dimostrati molto flessibili con Gubser. Occorreva infatti verificare se la città potesse piantare alberi sul suolo privato, dato che, a causa della disposizione delle condotte industriali, non poteva farlo sul suolo pubblico.

Nel corso delle trattative, l'eliminazione di quattro parcheggi non ha creato nessun problema. «Per i commercianti è chiaro che la clientela non li raggiunge in automobile. Sembra che a Schlieren si stia facendo strada la consapevolezza che, oltre alle automobili, esistono altre forme allettanti di mobilità per raggiungere il centro», conclude Gubser.



Schlieren
Zona d'incontro
alla stazione

Comunicazione
Fasi processuali
Obiettivi



● pubblico ● Negoziazione, transizione ● privato

Come convincere la
politica dei vantaggi di
una zona d'incontro alla
stazione di Schlieren?



Gestione attiva
con cultura
negoziale



«Il momento giusto»
per lo sviluppo



La Rathausstrasse a Liestal: da «mosaico patchwork» a via di passeggio

Da alcuni anni la città di Liestal, nel Cantone di Basilea Campagna, sta vivendo uno sviluppo dinamico. Più di 1000 persone vi si sono trasferite dal 2015. Durante questo stesso periodo, intorno alla città vecchia sono stati ultimati circa 400 nuovi appartamenti e altri 400 sono attualmente in fase di progettazione o costruzione. Nello stesso tempo verso la metà degli anni 2010 la città vecchia di Liestal, chiamata semplicemente anche «Stedtli», ha registrato un calo del traffico pedonale. Questo ha comportato una riduzione del fatturato commerciale e un conseguente aumento di negozi sfitti. Il municipio di Liestal ha quindi deciso di valorizzare la «Stedtli» con misure mirate.

La riqualificazione della storica Rathausstrasse rientrava nelle misure previste dalle autorità di Liestal per migliorare la qualità della vita nella «Stedtli». Con le sue boutique e i suoi caffè, il suo Municipio di colore rosso e l'antico «Törli» di 600 anni, questa via dà linfa alla città vecchia. Fin dagli anni 1980, i politici e le autorità cittadine avevano ripetutamente avanzato proposte di risanamento e riqualificazione della strada, ma ogni volta i costi scoraggiavano l'elettorato. Nel 2016, quando a Liestal si parlò nuovamente di risanamento, la strada si presentava come una trapunta patchwork. Per decenni era stata riparata alla meno peggio e solo in determinati punti e perciò, oltre ai buchi, anche il rivestimento dell'intero manto stradale risultava disomogeneo. Nonostante la città avesse anche trasformato la Rathausstrasse in una zona d'incontro pedonale, i pedoni continuavano a camminare, per abitudine, sui marciapiedi costruiti quando era ancora una via di transito invece di utilizzare, come previsto, l'intero spazio stradale.

«Un progetto così rilevante richiede un sostegno politico e una grande capacità di persuasione»

Visto il fallimento dei tentativi di riqualificazione precedenti, questa volta il municipio di Liestal ha deciso di preparare nel miglior modo possibile la nuova proposta. Per garantire una buona comunicazione e il coinvolgimento tempestivo delle principali parti interessate, ha istituito un gruppo di accompagnamento, composto da un rappresentante dei residenti, delle PMI di Liestal e del municipio. «Volevamo portare la nostra visione fuori dalla strada e renderla comprensibile alla gente. Un progetto di tale rilevanza non può essere portato avanti con una maggioranza ristretta. Occorrono cordate politiche e una grande capacità di persuasione», ricorda l'ex municipale e responsabile del progetto Franz Kaufmann. Nel caso delle proposte di riqualificazione precedenti, i progetti venivano respinti proprio dai commercianti che si organizzavano per fare opposizione.

Un palcoscenico per tutti

Il fatto che una proposta di riqualificazione sia accettata o respinta a livello politico non dipende soltanto dai costi, ma anche dalla sua progettazione. In tal senso l'esperienza di Liestal è stata decisamente positiva. Il progetto di Staufenegger + Partner ha convinto subito e senza riserve il municipio. Il capo del dipartimento delle costruzioni e della pianificazione della città, Thomas Noack, è convinto che la semplicità del progetto abbia avuto un ruolo decisivo: «La gente desiderava un palcoscenico sul quale andare in scena», racconta Noack. Il progetto di Staufenegger + Partner prevedeva che la strada non venisse pavimentata in

acciottolato, ma semplicemente asfaltata da una facciata all'altra. I confini delle proprietà erano delimitati da bande di pietra naturale trasversali alla strada. Nel contempo venivano rimossi anche i marciapiedi e così i caffè, le boutique e i ristoranti potevano disporre di uno spazio esterno chiaramente definito, ma aperto. Quale unico arredo, il progetto prevedeva soltanto qualche panchina circolare simile a un sombrero messicano.

Dare ascolto alle esigenze dei commercianti

Il progetto comportava un importante intervento edilizio delle infrastrutture, ciò che è stato visto con apprensione soprattutto dai commercianti, perché contemporaneamente alla riqualificazione della Rathausstrasse sarebbero state risanate anche le condutture. Tuttavia, le imprese di costruzione preferivano che i lavori non fossero eseguiti a tappe, bensì tutti insieme e in breve tempo nell'ambito di un progetto globale dell'intera area stradale. Considerate queste premesse, il municipio di Liestal ha promesso di iniziare i lavori dopo il tradizionale «Chienbäse», il corteo notturno che si svolge ogni anno alla fine del Carnevale, e di ultimarli in tempo per l'apertura del mercato di Natale l'8 dicembre 2017. Secondo Noack, il carattere vincolante di questo accordo è stato determinante per l'accettazione del cantiere.

«Abbiamo ascoltato più che agito. Per la popolazione era importante avere un interlocutore»

Il municipio aveva istituito anche un servizio di consulenza all'interno del municipio. Ogni martedì alle 13.00, i commercianti e i residenti potevano rivolgere le loro domande e preoccupazioni direttamente alla città. «Abbiamo ascoltato più che agito. Per la popolazione era importante avere un interlocutore», così riassume Franz Kaufmann la sua esperienza.

Per tenere animata la strada durante i lavori di costruzione, l'associazione delle piccole e medie imprese «KMU Liestal», i rappresentanti degli interessi commerciali e il municipio avevano deciso di trasformare il cantiere in un «evento». «Abbiamo organizzato, per esempio, un concerto jazz e una grigliata. E il 1° aprile la città ha incaricato l'archeologo comunale di calarsi in una fossa precedentemente transennata per andare a ispezionare «un prezioso reperto archeologico», così ricorda Franz Kaufmann quel periodo certamente movimentato, ma per nulla privo di umorismo.

L'epilogo positivo del risanamento

Thomas Noack è convinto che la riqualificazione coerente della Rathausstrasse non sia stata solo vantaggiosa per la strada stessa e i commerci locali, ma anche per lo sviluppo urbano della città nel suo insieme. «Oggi si discute se riqualificare in modo analogo anche il mercato del pesce, situato in una via parallela alla Rathausstrasse.»

In questo caso, «l'unica divergenza riguarda la rimozione parziale o totale dei parcheggi», afferma Thomas Noack. La mutata percezione dell'area stradale come spazio di pubblica utilità è particolarmente evidente nell'utilizzo della Rathausstrasse. Ora i negozianti si appropriano dell'area stradale per estendere le loro vetrine e i ristoratori per accogliere i loro ospiti.

In previsione di questo utilizzo, la città di Liestal ha elaborato, contemporaneamente alla ristrutturazione della strada, un «ordinamento delle proprietà collettive», con il quale può imporre, se necessario, una regolamentazione dell'arredo urbano per le attività commerciali in modo da rendere la permanenza nell'area urbana un'esperienza sicura ed estetica.

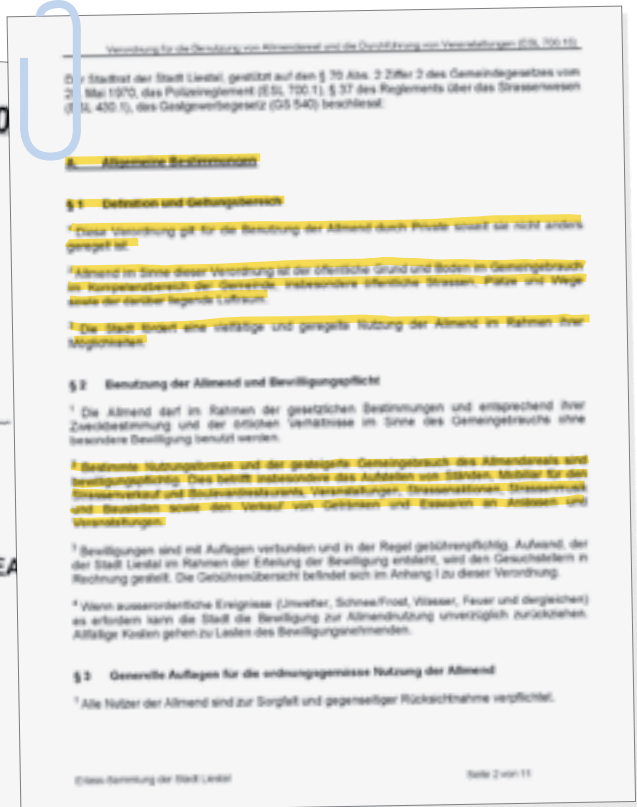
«I commercianti hanno notato che qualsiasi attività che attrae il pubblico nello spazio stradale si ripercuote positivamente sul loro fatturato»

Tra i commercianti sembra aver prevalso l'impressione che la riqualificazione della Rathausstrasse non rappresenti soltanto un vantaggio in termini di spazio aggiuntivo, ma che l'utilizzo collettivo della strada come zona d'incontro contribuisca anche a un aumento del fatturato. «In passato, i commercianti locali vedevano il mercato settimanale del sabato come un concorrente. Oggigiorno, la maggior parte di loro vorrebbe che non durasse solo fino alle 13, ma fino alle 16. Ha infatti notato che qualsiasi attività che si svolge sullo spazio stradale e attira il pubblico ha un effetto positivo sul fatturato», spiega Noack.

Nuove opportunità – nuovi interrogativi

La città di Liestal traccia un bilancio assolutamente positivo della riqualificazione della Rathausstrasse. Tuttavia, secondo Thomas Noack, essa ha sollevato anche nuove questioni. Dalla sua ristrutturazione infatti, il problema di come conciliare meglio le diverse esigenze dei pedoni e dei ciclisti lungo la strada è emerso con maggior vigore. Ci si chiede, tra l'altro, se introdurre una segnaletica di area pedonale con diritto di circolazione a passo d'uomo per le biciclette, nell'intento di migliorare ulteriormente la qualità di fruizione dei pedoni.

Un altro argomento in discussione è l'idea di un modello cooperativo per definire le modalità di locazione dei negozi. Un aumento degli affitti potrebbe mettere a repentaglio la valorizzazione dello spazio pubblico e comportare l'allontanamento proprio di quelle attività commerciali apprezzate dai pedoni e importanti per l'affluenza dei clienti, come le panetterie, i caffè e le boutique. Per Noack, lo sviluppo urbano non riguarda quindi solo la riqualificazione della «Stedtli», ma anche la garanzia di aver creato un valore aggiunto che fosse gradito ai cittadini e in grado di durare nel tempo.



Governance
Proprietari
Sviluppatori



Come risanare la Rathausstrasse senza interrompere le attività?



● pubblico ● Negoziazione, transizione ● privato



Leadership
Singoli
Gruppi



Carouge: l'importanza cruciale dei piani terra per gli spazi pubblici

I piani terra sono la parte dell'edificio che offre ai pedoni il maggior contatto visivo con gli spazi pubblici. Se i piani terra sono aperti, trasparenti e offrono attività, viviamo gli spazi pubblici come animati e i nostri percorsi come stimolanti. I negozi che presentano la loro merce nelle vetrine o all'esterno svolgono quindi un ruolo importante per l'attrattività degli spazi pubblici.

A Carouge, nel Cantone di Ginevra, l'utilizzo di spazi commerciali al pianterreno è una questione di pianificazione urbana. Da settembre 2019, il «Plan d'utilisation des sols» (PUS) decide quali attività si possono svolgere in uno spazio commerciale e di vendita al dettaglio nel nucleo storico. Carouge si è basata sulla riuscita esperienza della città di Ginevra, che aveva già introdotto un PUS nel 1988.

Il PUS di Carouge stabilisce che i piani terra nelle vie del centro storico siano dati in locazione unicamente per lo svolgimento di attività a favore del pubblico e non possano essere utilizzati per l'esercizio di professioni che richiedono un ambiente più riservato, quali per esempio uffici, studi medici, studi legali, agenzie immobiliari ecc. Con questo strumento, il Comune di Carouge combatte le vetrine «fredde» che non portano nessun valore aggiunto allo spazio pubblico.

La città vecchia di Carouge, un centro da proteggere

La città di Carouge, che confina direttamente con la città di Ginevra, ha circa 23'000 abitanti. Il suo nucleo storico, la vecchia Carouge, è caratterizzato da case di uno o due piani con un negozio al piano terra. Secondo l'urbanista Pierre Chappuis, incaricato di applicare il PUS, una «boutique di Carouge» tipica ha quasi il valore di un monumento storico da proteggere. Secondo Chappuis, le pittoresche file di case hanno un forte valore simbolico e gli ricordano il mondo immaginario del film «Amélie Poulain»: «Questo meraviglioso mondo di relazioni sociali vissute, dove la gente si incontra e si saluta per strada e dove i clienti delle boutique sono anche amici...». Per Chappuis, gli uffici e gli studi medici ai piani terra della vecchia Carouge infliggono un colpo mortale a questo favoloso mondo di Amélie: «È come se, con queste vetrine bianche e opache, fosse calato il sipario. E sarebbe la fine della storia, la fine di Amélie Poulain!»

«Queste vetrine bianche e opache sono come un sipario abbassato. Sono la fine della storia, la fine di Amélie Poulain!»

Le vetrine «calde» sono sostituite dalle vetrine «fredde» a causa delle pigioni troppo elevate che i commercianti non riescono più a pagare. Secondo Béatrice Berthet, presidente dell'associazione di categoria locale «Les intérêts de Carouge», l'introduzione del PUS ha avuto un impatto positivo sull'evoluzione delle pigioni, perché i proprietari non possono più dare in locazione i locali dei negozi a studi legali e strutture analoghe che dispongono di un maggiore potere d'acquisto. Da quanto riportato nei verbali del consiglio comunale è proprio questo l'argomento a sostegno del PUS: «Il PUS è [...] uno strumento molto importante per

la conservazione di quelle piccole imprese commerciali che non possono mantenere il passo con i canoni di locazione».

«Non serve a molto creare zone pedonali se poi ci si ritrova con strade deserte e studi legali al pianterreno»

Nelle riunioni del consiglio comunale tra il 2016 e il 2019 in cui si discuteva del PUS, il tema della conservazione delle attività commerciali prevaleva rispetto a quello, forse meno diretto, della vitalità dello spazio pubblico. L'importanza delle attività commerciali ai piani terra è espressa in modo chiaro da Béatrice Berthet. Per lei, i negozi svolgono un ruolo importante soprattutto sul piano sociale: «Durante la pandemia di COVID, siamo stati considerati servizi non essenziali. Eppure siamo importanti: rendiamo possibili i contatti sociali alle persone sole che si recano in un negozio anche solo per fare due chiacchiere con la commessa». I negozi provvedono pure ai bisogni dei numerosi passanti: «Il PUS è legato alla creazione di zone pedonali. Non serve a molto creare zone pedonali se poi si finisce per svuotare le strade con uffici e studi legali al pianterreno».

L'adozione del PUS a Carouge

Secondo Béatrice Berthet, l'iniziativa di introdurre un piano di utilizzazione del suolo a Carouge è merito dell'associazione dei commercianti di Carouge. L'associazione avrebbe chiesto l'introduzione di un PUS, sull'esempio di quello di Ginevra, in occasione di una tavola rotonda svoltasi all'inizio della legislatura 2011-2015. Tuttavia, la proposta formale da parte del consiglio comunale è avvenuta solo nel novembre 2016. La proposta è stata quindi discussa in seno a una commissione, poi inoltrata per una procedura di consultazione nel 2017 senza opposizione da parte della popolazione e, infine, approvata dal consiglio comunale nel 2019 con vari aggiustamenti.

Secondo Pierre Chappuis e Béatrice Berthet, le maggiori resistenze al piano di utilizzazione del suolo provenivano soprattutto dai partiti di destra che vedevano nel PUS un attacco al diritto di proprietà e un'impropria ingerenza delle autorità nell'economia di libero mercato. Infine, tuttavia, gli argomenti secondo cui il PUS avrebbe sostenuto i commercianti e contribuito a proteggere e preservare la «Boutique Carouge» hanno prevalso e permesso di giungere a un compromesso accettato da tutti.

L'applicazione del PUS: un processo con potenziale di sviluppo

Secondo Pierre Chappuis, l'applicazione del piano di utilizzazione del suolo non è sempre facile. A volte succede che non venga inoltrata una domanda formale per una nuova locazione. Inoltre, a differenza della maggior parte delle città svizzere, queste domande vengono trasmesse all'ufficio tecnico cantonale e non a quello comunale di Carouge. A sua volta, l'ufficio preposto decide se la domanda è soggetta o meno al PUS e informa l'ufficio competente comunale. Questo iter amministrativo complica l'applicazione concreta di questo strumento urbanistico a Carouge.

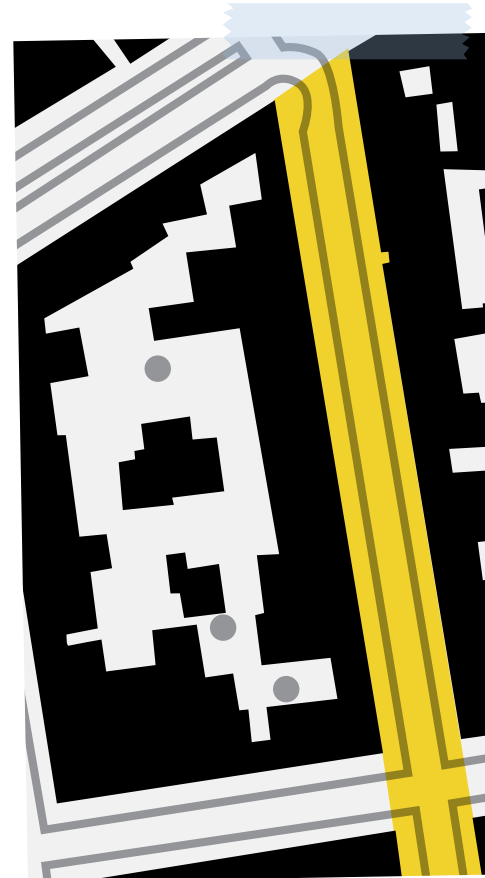
Secondo l'urbanista, può succedere che i negozi vengano trasformati senza un permesso e che le autorità scoprano soltanto più tardi che la nuova destinazione d'uso non corrisponde al regolamento. Purtroppo però il ritorno allo stato precedente conformemente alle disposizioni implicherebbe procedure lunghe e costose.

«Se occorrono due anni per reagire, di solito è troppo tardi»

Fortunatamente, la zona di Carouge in cui viene applicato il PUS è gestibile e quindi le violazioni possono essere individuate e combattute in tempi relativamente brevi: «Se occorrono due anni per reagire, di solito è troppo tardi. Ci si trova di fronte ai fatti compiuti. Le attività commerciali sono già avviate e il momento in cui le autorità avrebbero potuto intervenire è ormai passato».

Secondo l'urbanista, tuttavia, si sono verificate anche situazioni positive: «Prima di sottoscrivere un contratto di locazione, alcuni commercianti ci hanno contattato per chiederci se potevano effettivamente prendere in affitto un determinato negozio, perché l'amministratore dello stabile li aveva informati sul PUS». In alcuni casi, ha potuto confermare direttamente agli interessati che l'attività prevista corrispondeva ai requisiti. Per Chappuis è importante tenere in considerazione che le persone non sempre conoscono il diritto immobiliare che è piuttosto complicato.

Carouge
Rue St-Joseph



● pubblico ● Negoziante, transizione ● privato

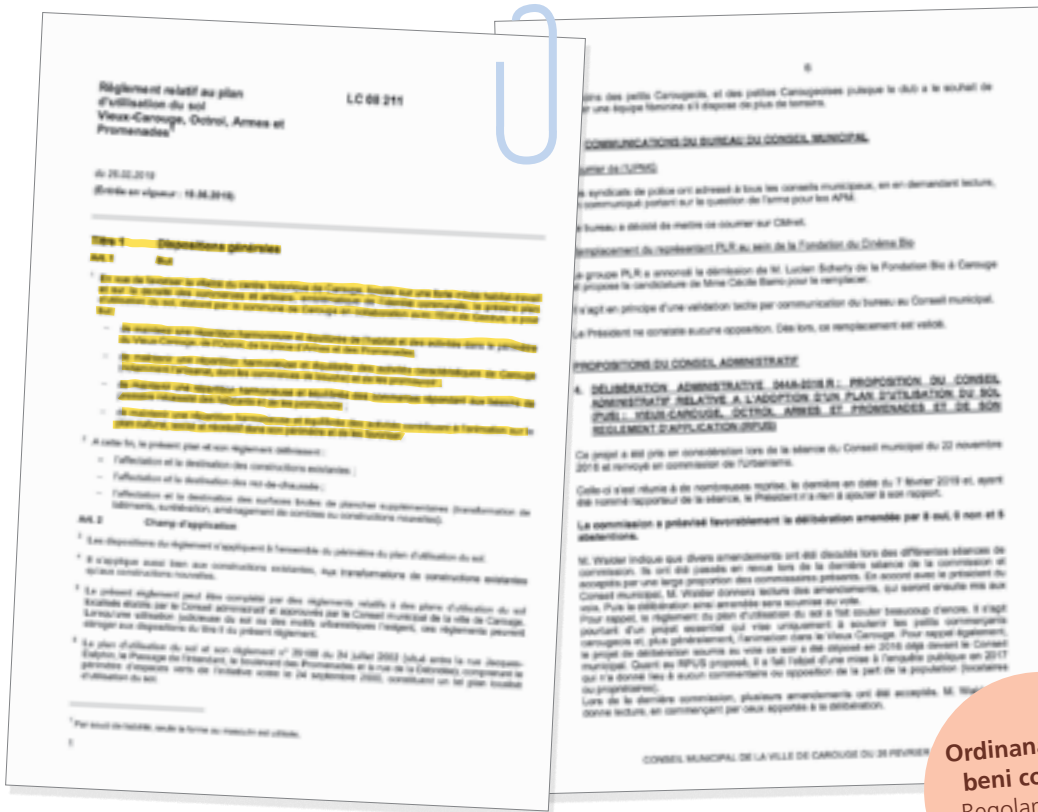


Politica
Assumere
responsabilità

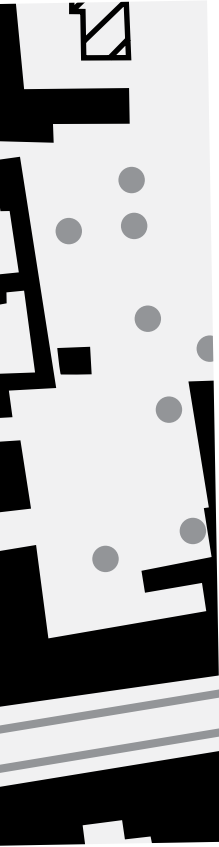


Win-Win
Evidenziare
i benefici
per tutti

Come far rimanere la vecchia Carouge un luogo animato e non un centro città costoso e deserto?



Ordinanza sui
beni collettivi
Regolamento di
utilizzo



Renens: uno sviluppo centripeto che tocca il «cuore»

Oggi, la città vodese di Renens ha un centro vivace e un'elevata qualità di vita. Sulla Place du Marché e nelle zone d'incontro adiacenti si svolgono durante tutto l'anno gli eventi più disparati: una cena conviviale a base di zuppa in dicembre, un mercato delle pulci in primavera, una mostra di manifesti della Scuola d'Arte di Losanna, concerti di blues e flamenco in estate, spettacoli della scuola di circo locale e, naturalmente, il mercato settimanale. La vita vibrante intorno alla piazza del mercato è il risultato di un importante sviluppo centripeto, intrapreso poco alla volta dalla città per correggere l'immagine tetra delle periferie abbandonate dall'industria.

Processo partecipativo e votazione

All'inizio del nuovo millennio, i problemi urbanistici della città riguardavano numerosi terreni dismessi e il centro della città, difficilmente identificabile come tale. Il fatto che la Rue Neuve fosse già pedonale prima della riqualificazione non era sufficiente per creare un centro città attrattivo. Le altre strade intorno alla piazza del mercato presentavano una triste realtà: da un lato, file di automobili parcheggiate e, dall'altro, sacchi dei rifiuti sugli usci delle case più volte alla settimana. Tuttavia, per Tinetta Maystre, municipale dal 2006 e responsabile del dipartimento delle costruzioni, la situazione descritta non poneva problemi dal punto di vista dell'immagine esterna di Renens, ma piuttosto in termini di benessere dei suoi abitanti. Allo stesso tempo, le autorità di Renens erano consapevoli che lo sviluppo centripeto, che includeva anche il «cuore» della città, richiedeva molta sensibilità e non poteva essere attuato senza il consenso della popolazione. Per questo motivo, nel 2006 la città ha deciso di affrontare la riqualificazione del centro sotto forma di un processo partecipativo.

«Lo sviluppo centripeto richiede molta sensibilità, soprattutto quando tocca il «cuore» della città»

Il tempo ha dimostrato che la città aveva valutato correttamente l'importanza della piazza del mercato per la popolazione. Sono emerse, da un lato, una folta partecipazione dei cittadini alla procedura di consultazione e, dall'altro, una certa riluttanza nei confronti del progetto. 750 persone hanno firmato una petizione contro la riqualificazione del centro. «Alcuni erano contrari all'idea che Renens diventasse una città con un suo centro e volevano che il comune rimanesse un villaggio. Altri invece avevano frainteso il nostro progetto e temevano una sopraedificazione della Place du Marché», ricorda la municipale. Quando il progetto è stato sottoposto a votazione nel 2008, il 76% dei votanti si è espresso a favore della riqualificazione.

Coop e Migros partecipano

Lo sviluppo del centro prevedeva, da un lato, l'ampliamento e il riassetto della piazza del mercato e, dall'altro, la trasformazione delle strade adiacenti in zone d'incontro verdi. Siccome due particelle confinanti con la piazza del mercato erano di proprietà della Coop, la città ha dovuto convincerla a partecipare al progetto. La Coop ha accettato quindi di costruire un edificio residenziale con un punto vendita sul suo terreno confinante e di liberare il terreno fino ad allora utilizzato come posteggio per l'ampliamento della Place du Marché.

Con il nuovo negozio della Coop, si è aggiunto alla piazza un ulteriore punto cardine. La Migros, che possedeva già un punto vendita in un altro angolo della piazza, ha modificato la sua facciata e spostato l'entrata del negozio sulla piazza. In tal modo altri due edifici si affacciano sulla piazza del mercato di Renens. Trattandosi di aree semi-pubbliche, i due negozi della grande distribuzione assicurano anche una transizione fluida dagli spazi pubblici a quelli residenziali privati nel nuovo edificio.

Sotto la piazza del mercato è stato costruito un posteggio sotterraneo. Dal punto di vista giuridico, si tratta di una struttura complessa: appartiene in comproprietà alla Coop e alla città, si trova sotto il suolo pubblico ed è amministrato dalla Coop. Come spiega Tinetta Maystre, la costruzione del garage sotterraneo ha permesso alla città di smantellare i posteggi nelle strade limitrofe e di piantare molti alberi. Questa misura ha contribuito in modo significativo alla valorizzazione del centro città, la cui immagine non è più dominata dalle automobili, ma dagli alberi.

Parlare, ascoltare, aspettare

Secondo Tinetta Maystre, il progetto partecipativo «Coeur de Ville» si è rivelato un grande successo, soprattutto perché si è instaurata una cultura del dialogo: «Attraverso il progetto, siamo stati in grado di comunicare alla popolazione cosa è una città, come la si rende tale e dove risiede il potenziale di Renens». Il processo partecipativo ha permesso alla città di scoprire la piazza del mercato da diverse angolazioni, ma anche di sottolinearne l'importanza come luogo di identità: «I colloqui in vista della ristrutturazione, ma anche le visite sul cantiere ci hanno legati ancor più al luogo».

Tinetta Maystre ammette che questo processo di mediazione non è stato sempre facile e che talvolta si rimettono in discussione decisioni già prese: «Alcuni trovano le lastre di cemento della Place du Marché un orrore, non da ultimo anche per il dibattito sul clima e il riscaldamento globale. Stiamo quindi vagliando la possibilità di piantumare la piazza. Per farci un'immagine più concreta di questo inverdimento, abbiamo collocato provvisoriamente delle piante in vaso».

«Parliamo con le persone, le ascoltiamo e aspettiamo. È un po' come pescare, ci vuole molta pazienza»

Dalla riuscita riqualificazione della Place du Marché, la città di Renens non ha mai smesso di dialogare con i commercianti e i proprietari immobiliari privati e ha evitato per lo più di ricorrere a misure coercitive. «Parliamo con le persone, le ascoltiamo e aspettiamo. È un po' come pescare, ci vuole molta pazienza», afferma l'architetto Philippe de Almeida. La sfida maggiore, secondo de Almeida, è convincere la popolazione che uno spazio pubblico ben progettato è un vantaggio per tutti.

«I proprietari fondiari hanno spesso paura di perdere qualche metro quadrato di terreno edificabile. Non vedono che lo status quo di solito non porta a nulla ad eccezione dei costi per la manutenzione».

Raggiungere la meta a piccoli passi

Da un lato, la città di Renens prosegue il suo sviluppo urbano con grandi progetti a lungo termine, come la linea del tram Renens-Losanna, la cui pianificazione è iniziata nel 2014 e l'ultimazione è prevista nel 2026, o la passerella verde Rayon Vert sopra i binari del treno, percorsa per la prima volta in primavera dopo otto anni di pianificazione e costruzione. Dall'altro lato, la città prosegue anche il suo sviluppo centripeto con piccoli progetti come la creazione di brevi percorsi pedonali. Siccome passano spesso attraverso proprietà private, è necessario negoziare con i proprietari dei fondi. Philippe de Almeida, che ha negoziato molti di questi collegamenti pedonali tra la Rue Neuve e la Rue de la Savonnerie, ha notato che spesso i proprietari temono che il traffico di passaggio generi più vandalismo. «Cerco di convincerli che è esattamente il contrario. Più traffico di passaggio significa più sicurezza», dice de Almeida.

Per quanto riguarda i collegamenti trasversali tra la Rue Neuve e la Rue de la Savonnerie, è stato un caso che due proprietari stessero per ristrutturare i loro immobili e, secondo de Almeida, erano favorevoli all'idea che venissero create brevi vie di collegamento. Altri proprietari hanno poi seguito il loro esempio. Nei casi particolarmente ostinati, l'architetto ha replicato con una serie di argomenti rivolti soprattutto ai problemi della sicurezza: «Ho fatto notare che in questo modo anche la polizia sarebbe riuscita a passare più agevolmente, che la città si sarebbe occupata dell'illuminazione e che, in futuro, i percorsi pedonali sarebbero stati utilizzati soprattutto dai residenti».

«Non si cambia il modo di pensare delle persone con grandi progetti, ma a piccoli passi e con il tempo»

Anche se le negoziazioni con i proprietari dei terreni richiedono molto tempo e a volte rimangono infruttuose, Philippe de Almeida è convinto della validità dei piccoli progetti come i collegamenti trasversali di cui sopra: «Queste stradine sono essenziali per lo sviluppo centripeto di Renens. Non si cambia il modo di pensare delle persone con grandi progetti, ma procedendo a piccoli passi e prendendosi il tempo necessario».



Renens
Place du Marché
e Rue Neuve



Co-creazione
Politica, gestione,
economia e
società civile





Sviluppo centripeto
Sviluppo del centro e del nucleo

Gestione attiva
con cultura negoziale



● pubblico ● Negoziazione, transizione ● privato



Come riqualificare la Place du Marché in un luogo vivace e multifunzionale?

Canobbio: restituire il centro del villaggio alla comunità

Canobbio, in prossimità di Lugano, ha una popolazione di 2300 abitanti. Nel 2010, visto l'aumento di automobili nel centro storico del paese, il Comune ha deciso di trasformarlo in una zona d'incontro. L'architetto Lorenzo Custer, che ha diretto i lavori, è specializzato in questioni che riguardano lo spazio pubblico ed è stato il fondatore del «Gruppo per la Moderazione del traffico della Svizzera Italiana», un'associazione impegnata a favore della sicurezza dei pedoni e dell'area pubblica come spazio vitale. Grazie a questo suo impegno, Custer aveva la sensibilità necessaria per realizzare il progetto.

«L'automobile ha privatizzato lo spazio pubblico»

Secondo Lorenzo Custer, l'automobile ha «privatizzato» lo spazio pubblico. Si trattava quindi di recuperare lo spazio occupato dalle automobili per restituirlo alla comunità. Le misure intraprese dal suo ufficio hanno permesso di capovolgere la gerarchia tra le automobili e i pedoni: sono stati rimossi numerosi parcheggi e reso di pubblica utilità lo spazio liberato dai veicoli. Il rivestimento in asfalto è stato in gran parte sostituito, da facciata a facciata, con una nuova pavimentazione in cubetti di gneiss per porre in risalto il valore architettonico del nucleo e la priorità dei pedoni. Custer ha inoltre inserito alcuni «tappeti» colorati in varie piazze centrali per esprimere la convivialità di questi «salotti» urbani, da cui il nome del progetto: «Salotto di Canobbio».

«Non si dovrebbe essere contro le automobili ma favorevoli ai pedoni»

Nonostante dia chiaramente priorità al traffico pedonale, Lorenzo Custer raccomanda di «non essere contro le automobili, ma favorevoli ai pedoni». Di conseguenza, a Canobbio è sempre ancora possibile raggiungere il centro del paese in macchina. Vigeva un limite di velocità di 20 km/h e i pedoni hanno comunque la precedenza sulle automobili. È stata semplicemente riorganizzata l'ubicazione dei parcheggi che ora si trovano per lo più dove sono più richiesti, come p.es. all'ingresso del paese. In questo modo i veicoli parcheggiati impattano meno sullo spazio pubblico.

Il ruolo chiave del sindaco e la sua «idea ispiratrice»

La riqualificazione del centro di Canobbio non è stato il primo progetto di Custer in un villaggio ticinese; ne aveva già realizzati di analoghi in altre località. Tuttavia, per lui, Canobbio rimane un progetto speciale, perché ha potuto essere realizzato in tempi insolitamente brevi. Secondo lui, questo successo è dovuto all'impegno e all'abilità politica del sindaco, Roberto Lurati. Sapeva come portare avanti il progetto e convincere i suoi cittadini: «Anche lui è un architetto. L'idea ispiratrice è venuta da lui», dice Custer.

Lurati è sindaco da 30 anni. L'idea che il centro del paese dovesse essere restituito alla comunità è maturata poco alla volta in lui: «Pensavo a questo progetto da molti anni. Credo che gli spazi pubblici siano i pilastri fondamentali di una comunità: consentono di incontrarsi

spontaneamente. Lasciare lo spazio pubblico alle auto rende meno facile l'incontro tra le persone e non crea un senso di comunità».

«Ottenere qualcosa è meglio di niente»

Per realizzare la sua idea, Lurati si è mosso a tappe: in un primo tempo ha fissato un limite di velocità di 30 km/h sulle strade principali di Canobbio. Poi ha dislocato i parcheggi, e con essi le automobili, un po' fuori dal centro del paese. Pur non riducendo il numero di parcheggi, le automobili non occupavano più il suolo pubblico. Questo approccio delicato ha richiesto un compromesso da parte di Lurati: «Se si vuole attuare un progetto troppo ambizioso, c'è il rischio che alcune persone si oppongano e blocchino tutto. È sempre meglio ottenere qualcosa piuttosto che non ottenere nulla». Era quindi giunto il «momento giusto» per presentare la sua visione e il progetto di Custer alla popolazione.

Per Lurati era importante convincere della validità del suo progetto il maggior numero di abitanti di Canobbio. A questo scopo, ha riunito via via tre gruppi di attori intorno a sé: dapprima le sue colleghe e i suoi colleghi del municipio, poi il consiglio comunale, infine le associazioni e la popolazione di Canobbio. Il sindaco è convinto che se i politici conoscono bene i loro progetti e sono in grado di spiegarne l'utilità e l'importanza, incontrano raramente resistenza. Nel «Salotto di Canobbio» si è verificato un solo ricorso da parte di un residente insoddisfatto che si era opposto alla rimozione dei parcheggi davanti alla sua proprietà. Per convincere anche questa persona, Lurati ha cercato il dialogo e le ha spiegato il progetto, a lei ancora poco chiaro. L'ha anche rassicurata sul fatto che ci sarebbero sempre ancora state altre possibilità di parcheggiare le automobili.

«In determinati momenti e circostanze, i compromessi sono la soluzione migliore»

Il fatto che Lurati sia rimasto in carica come sindaco molto a lungo ha certamente contribuito alla sua capacità di realizzare un progetto di questo genere, che ha richiesto un lungo «periodo di gestazione». Per Lurati, il «salotto» non è l'obiettivo, ma solo una tappa di un processo che potrebbe svilupparsi ulteriormente in futuro. È tipico dei compromessi non presentare le soluzioni finali e ideali, ma piuttosto le «migliori soluzioni in un determinato momento e in determinate circostanze», conclude Lurati.

L'importanza dei caffè e dei ristoranti per il villaggio

Nelle negoziazioni in vista della riqualificazione del centro del paese, i caffè e i ristoranti hanno svolto un ruolo fondamentale: quello di fungere da collegamento tra gli spazi pubblici e quelli privati. Contemporaneamente ai lavori di riconfigurazione della Piazza Colombaro e al rifacimento della pavimentazione con i «tappeti» colorati, un ristoratore ha costruito un nuovo ingresso sulla piazza e iniziato a utilizzare il «tappeto» come terrazza per il suo locale. Il ristorante ha quindi beneficiato della riqualificazione e, dal canto suo, contribuisce ad animare la piazza, aumentando così la qualità di fruizione del luogo.

Nonostante l'esempio del ristorante della Piazza Colombaro dimostri che la valorizzazione dello spazio pubblico possa avvantaggiare anche il commercio, per Lurati resta difficile far capire agli attori privati che la loro proprietà privata ha un valore per la comunità. Il sindaco di Canobbio si rammarica, per esempio, di non essere riuscito a convincere i ristoratori locali a costruire un campo di bocce sulla loro proprietà privata. Superare il confine tra pubblico e privato per realizzare la possibilità di giocare a questo gioco tipicamente ticinese sarà forse la prossima tappa della valorizzazione dello spazio pubblico di Canobbio.



**Canobbio
Nucleo del
villaggio**



Coesistenza



**Segnaletica
Regime viario**



Come liberare il centro di Canobbio dalle auto e attrarre le persone?

Leadership
Singoli
Gruppi



Europaplatz a Berna: da «luogo in disuso» a nodo di traffico urbano

L'Europaplatz si trova nella zona ovest della città di Berna, nel quartiere di Ausserholligen, etichettato per molto tempo come poco invitante. Già alla fine degli anni 1980, la città aveva individuato la necessità di intervenire in quel quartiere, chiamato spesso popolarmente «luogo in disuso» (Unort), dichiarando che Ausserholligen sarebbe diventato un polo di sviluppo. L'attenzione si sarebbe focalizzata su un uso unilaterale dell'area a scopi commerciali e industriali, ma anche sulla mancanza di un'offerta culturale attrattiva. Hanno contribuito notevolmente alla riqualificazione del quartiere due decisioni prese dalla città di Berna nei primi anni 2000: l'insediamento ad Ausserholligen della «Casa delle religioni» (Haus der Religionen, HdR), la cui realizzazione era già prevista da tempo, e la sostituzione dei collegamenti di autobus con il centro città mediante la creazione di una nuova linea tramviaria. La Casa delle religioni avrebbe rappresentato il contrappunto culturale nel quartiere, mentre la linea del tram «Bern West» avrebbe assicurato un collegamento geografico oltre che simbolico tra Ausserholligen e il centro di Berna, dando così un tocco urbano a un quartiere popolare alle porte della città. Con la nuova linea tramviaria, la fermata di Ausserholligen, che allora si trovava dove ora sorge l'attuale Europaplatz, era diventata il secondo snodo di traffico di transito più importante della città di Berna con una rilevanza strategica crescente.

«Nella Casa delle religioni abbiamo intravvisto un grande potenziale di identità. Proprio la sua difficile ubicazione avrebbe conferito al progetto un carattere inconfondibile»

L'incontro tra il nuovo centro culturale e il nodo di traffico ha suggerito la creazione di una piazza pubblica per contrastare il carattere di transito del luogo. Tuttavia, la particella di terreno idonea alla realizzazione di questo progetto presentava qualche difficoltà dal punto di vista urbanistico. Tutt'intorno le infrastrutture erano pensate per il traffico veicolare e tenevano poco conto delle esigenze dei pedoni: circa due terzi dell'area prevista per la piazza sono coperti dal ponte dell'autostrada, mentre longitudinalmente l'area è costeggiata dalla Freiburgstrasse che, in alcuni punti, ha quattro corsie. In generale, il quartiere è dominato dal traffico veicolare e dalle sue infrastrutture. Il fatto che si trattasse di un'ubicazione impegnativa, è emerso anche dalla ricerca di investitori per la realizzazione dell'edificio che doveva ospitare la Casa delle religioni. Nel frattempo, la società immobiliare Halter, entrata nel progetto nel 2008 come investitore intermedio e sviluppatore, aveva individuato oltre alle sfide anche le opportunità: «Nella Casa delle religioni abbiamo intravvisto un grande potenziale identitario. Proprio la difficile posizione dell'Europaplatz avrebbe conferito al progetto un carattere inconfondibile», spiega Markus Mettler, CEO di Halter.

Meno è di più

Secondo Mettler si doveva privilegiare l'Europaplatz di modo che potesse sviluppare abbastanza forza in termini di sviluppo urbanistico. Halter ha quindi difeso l'idea di realizzare un'unica piazza su quel terreno e di non farne una seconda sulla Freiburgstrasse, come

inizialmente previsto. «In tal modo ci siamo assicurati di convogliare tutta l'energia sull'Europaplatz», dice Mettler.

L'insediamento della Coop nell'edificio, il cui ingresso principale si trova direttamente sull'Europaplatz, sosteneva questa priorità, perché anche i suoi clienti, oltre ai passeggeri delle FFS e della BLS, contribuiscono ad animare la piazza. Il negozio forma una zona semi-pubblica che collega l'edificio ad uso prevalentemente privato con l'Europaplatz. Le persone consumano per esempio il loro spuntino appena comprato direttamente sulla piazza.

«La forza di una piazza sta nei suoi confini»

Per l'architetto paesaggista Simon Schöni, che ha progettato la piazza con il suo studio Extra Landschaftsarchitekten, la delimitazione della piazza - cioè la facciata laterale con la Coop, il sottopassaggio delle FFS e l'edificio della Direzione dello sviluppo e della cooperazione (DSC) con la fermata ferroviaria della linea BLS sull'altro lato della piazza - ha un ruolo fondamentale. «La forza di una piazza rientra nei suoi confini», è convinto Schöni. Sulla base di questa considerazione, Schöni ha proposto di abbassare la piazza e di creare una pendenza omogenea in modo che il sottopassaggio delle FFS fosse visibile dalla Freiburgstrasse. Per garantire la visuale da un capo all'altro della piazza, Schöni e il suo team hanno progettato l'intero spazio da facciata a facciata.

«Alla sera, per esempio, le luci accese negli uffici della DSC fanno sentire meno soli gli altri utenti della piazza», dice Schöni. Durante il giorno, per contro, l'edificio della DSC con la sua facciata omogenea e chiusa al piano terra non contribuisce molto ai riferimenti visivi, all'interazione e all'animazione del luogo.

Una piazza – molti proprietari

La proprietà fondiaria intorno all'Europaplatz è complicata. Il terreno sotto il ponte autostradale è di proprietà dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). La superficie rimanente della piazza appartiene in parte all'Ufficio delle costruzioni del Comune di Berna e in parte al Comune di Berna che possiede i diritti di superficie. L'immobile che ospita tra l'altro la Casa delle religioni e la Coop appartiene a comproprietari, mentre il suolo appartiene al «Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik» del Comune di Berna. La Freiburgstrasse, a sua volta, è sotto la giurisdizione del Cantone di Berna fino alla facciata della Casa delle religioni. Infine, il terreno confinante con la fermata della linea BLS appartiene alla stessa compagnia ferroviaria privata.

Così come sono sfaccettati i rapporti di proprietà, altrettanto differenziate si sono rivelate le negoziazioni sull'utilizzo del suolo e la configurazione della piazza. L'USTRA ha chiesto che i piloni dell'autostrada non venissero dissotterrati e che la loro costruzione non fosse in alcun modo modificata nemmeno per il fissaggio di viti.

Perciò, quando la piazza è stata abbassata, i piloni di cemento sono stati rivestiti con un crepidoma, sulla quale i passanti fanno volentieri una pausa. Per quanto riguarda la particella della BLS, la città di Berna e la società ferroviaria hanno stipulato un contratto di comodato, in base al quale la BLS dava gratuitamente in concessione la particella alla città e quest'ultima si impegnava a garantirne la manutenzione. La particella è rimasta di proprietà della BLS.

Poiché le condizioni imposte dall'USTRA e dalla BLS, proprietari delle particelle, non riguardavano soltanto la riconfigurazione della piazza ma anche il suo utilizzo, la città di Berna ha stipulato una convenzione di utilizzazione con i proprietari dei fondi. Essa regola gli scopi per i quali può essere utilizzata la piazza nel rispetto delle condizioni stabilite dall'USTRA e

dalla BLS come, per esempio, il divieto di attaccare palloncini ad elio o bandierine che oltrepassino il bordo inferiore del viadotto dell'autostrada.

Luogo di transito polivalente

L'Europaplatz è stata completata all'inizio del 2014. Da allora, il suo attraversamento sicuro e tranquillo da parte dei pedoni e ciclisti, che a volte si fermano per una pausa, ha contribuito a vivacizzare e valorizzare il quartiere. Nella Casa delle religioni come pure sull'Europaplatz si tengono regolarmente svariati eventi. Nel giugno 2019, per esempio, in occasione della 6a Fête KultuRel, la Casa delle religioni ha trasformato l'Europaplatz in una colorata area di festa con un programma per bambini, concerti e cibo di strada. La città di Berna ha anche realizzato sulla piazza una serie di marcature al suolo che invitano la gente a giocare o semplicemente a soffermarsi.

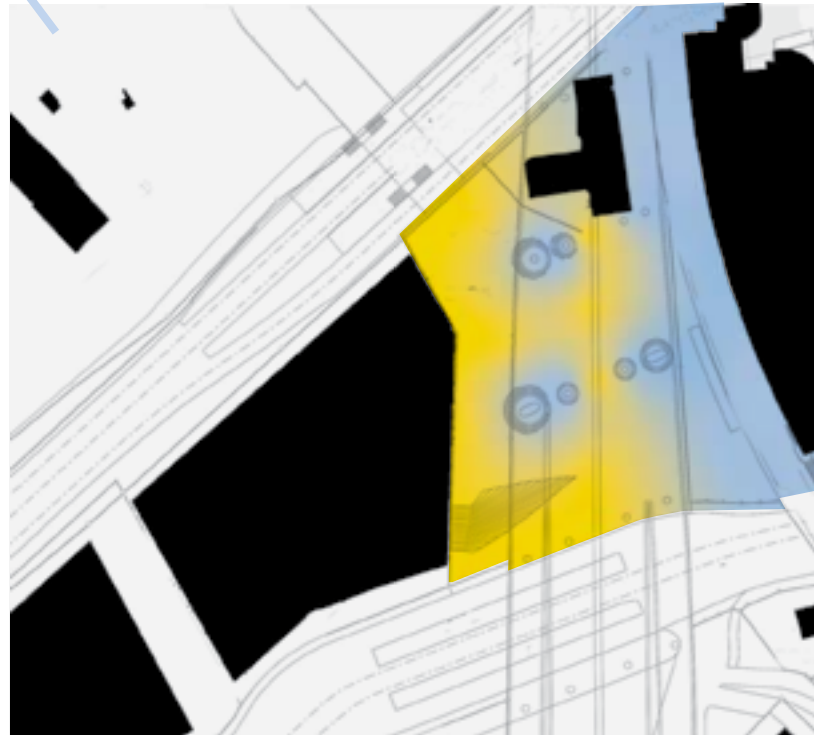
Secondo Adrian Guggisberg, ex capoprogetto dell'Ufficio delle costruzioni della città di Berna, soltanto l'asfalto della pavimentazione della piazza è obsoleto: «Oggi non si farebbe più così e non si asfalterebbe più un'intera piazza senza creare almeno uno spazio verde». Tuttavia, siccome la piazza è utilizzata anche per andare in skate, come già avveniva prima della sua ristrutturazione, e risponde ugualmente alle esigenze delle persone cieche e ipovedenti grazie a linee di riferimento, Guggisberg vede nell'asfaltatura anche aspetti positivi.

«La piazza, sempre molto frequentata, è ormai quasi troppo animata e curata per subire atti vandalici»

Grazie alla sobrietà del progetto e al fatto di aver rinunciato in gran parte agli arredi urbani, anche i costi di manutenzione sono contenuti entro limiti ragionevoli. «Grazie alla frequenza dei visitatori e alla pulizia periodica del luogo, sono diminuiti anche i disegni e le scritte con le bombolette spray. Nel frattempo la piazza è diventata quasi troppo animata e curata per chi vuole compiere atti vandalici», afferma con soddisfazione Guggisberg.

Anche Markus Mettler dell'azienda Halter traccia un bilancio positivo: «L'Europaplatz e la Casa delle religioni hanno conosciuto esattamente lo sviluppo che ci aspettavamo». Solo i parcheggi, secondo lui, non sono sempre facili da affittare. «In effetti pensavamo fin dall'inizio che un garage sotterraneo di tre piani sarebbe stato troppo grande. La scarsa domanda di posti auto non mi sorprende più di tanto, visti i buoni collegamenti dei trasporti pubblici», dice Mettler. In pochi anni, l'Europaplatz si è affermata come un luogo di traffico di transito urbano polivalente. Considerati i progetti di sviluppo della città di Berna ad Ausserholligen, è probabile che in futuro la piazza diventi ancora più importante.

Berna
Europaplatz



● pubblico ● Negoziazione, transizione ● privato



Piano direttore,
Piano di
utilizzo
Piano regolatore



Snodi viari
Catene della
mobilità

Come creare una piazza
e un collegamento pedo-
nale attrattivo da un
banale luogo di transito?



Win-Win
Evidenziare
i benefici
per tutti

1.1 Ziel und Zweck
Das Neubauprojekt umfasst jeweils mit folgenden Einzelmaßnahmen zusammengefasst: Sanierung (Pflanzung, Parkbänke, Beleuchtung, Installation von Sitzbänken, Verkehrszeichen und Verkehrszeichen, die auf den schwarzen Teil des Platzes in verschiedenen, nach dem Weg, umfassen die Einbindung des Neubauprojekts in einen Zusammenhang mit der Hauptverkehrsachse 11704 und 11705. Das Bauprojekt umfasst insgesamt und als Teil des Neubauprojekts - Einbindung des Neubauprojekts in den Zusammenhang und den Zusammenhang mit dem Neubauprojekt.

1.2 Geltungsbereich
Das Neubauprojekt umfasst die Fläche der 11704 und 11705 sowie die Einbindung des Neubauprojekts in einen Zusammenhang mit der Hauptverkehrsachse 11704 und 11705. Das Bauprojekt umfasst insgesamt und als Teil des Neubauprojekts - Einbindung des Neubauprojekts in den Zusammenhang und den Zusammenhang mit dem Neubauprojekt.

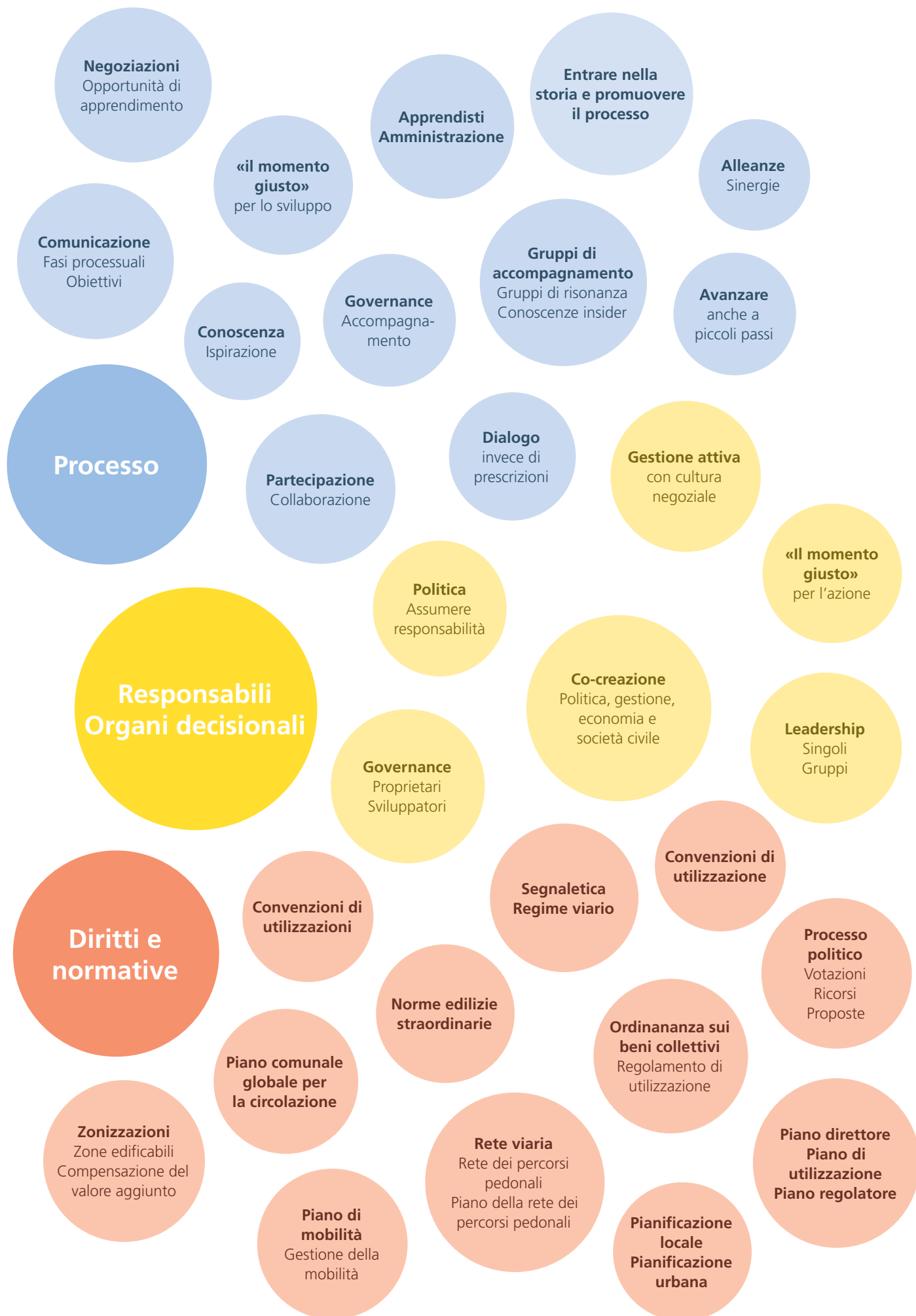
1.3 Zuständigkeiten für Baumaßnahmen
Aufgaben für langfristige Baumaßnahmen werden durch die Projektplanung in der 11704 und 11705 definiert und durch die Baumaßnahmen und durch die Baumaßnahmen.

Legende
 - - - - - Neubauprojekt
 - - - - - Fläche 11704 11705
 - - - - - Fläche 11704 11705
 - - - - - Fläche 11704 11705

Catalizza- tori

Le storie rivelano diversi momenti, approcci e fattori che contribuiscono ad un esito positivo. Agiscono da catalizzatori che portano ai processi di realizzazione di spazi pubblici idonei alla mobilità dei pedoni e svolgono anche un ruolo nella gestione dei collegamenti dallo spazio pubblico a quello privato. Per una migliore visione d'insieme, questi catalizzatori sono raggruppati in cinque diversi ambiti: processo, concetto e strategia, diritto e normativa, responsabili, pedoni. Ad ogni storia vengono assegnati tre catalizzatori principali con le parole chiave che la caratterizza.





Appendice

Letteratura

Ufficio prevenzioni infortuni (upi): Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale. Fatti e argomentazioni, Berna 2020.

Ufficio federale delle strade USTRA / Mobilità pedonale Svizzera: Rete pedonale - Manuale di pianificazione, Guida attuativa Mobilità lenta n. 14, 2015.

Ufficio federale delle strade USTRA / Mobilità pedonale Svizzera: Viabilità pedonale. Strategia di analisi delle criticità e di riqualificazione - Manuale. Guida attuativa Mobilità lenta n. 16, 2021.

Gehl, Jan: Cities for people, Washington 2010.

Gehl, Jan: How to study public life, Washington 2013.

Hillnhütter Helge. Stimulating urban walking environments – Can we measure the effect? In: Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. March 2021.

Neue Leipzig Charta 2020, https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020_node.html

Project for Public Spaces, <https://www.pps.org>

Willener, Alex/ Friz, Anina (Hrsg.): Integrale Projektmethodik für Innovation und Entwicklung in Quartier, Gemeinde und Stadt, Luzern 2019.

Basi legali, normative e linee guida

RS 101 Costituzione federale della Confederazione Svizzera (art. 88 Cost.): articolo sui sentieri e i percorsi pedonali

RS 151.3 Legge sui disabili LDis

RS 700 Legge federale sulla pianificazione del territorio (Legge sulla pianificazione del territorio, LPT)

RS 704 Legge federale sui percorsi e sentieri pedonali (LCstr)

RS 741.01 Legge federale sulla circolazione stradale (SVG)

SN 640 070 Norma di base sulla mobilità pedonale

SN 640 075 Spazio di circolazione senza ostacoli

Illustrazioni

- Copertina © Hartmut Haas / Casa delle religioni – Dialogo tra culture
- P. 18 in alto © Comune di Fislisbach, in basso © Mobilità pedonale Svizzera
- P.19 © Mobilità pedonale Svizzera, tranne al centro a sinistra: © Comune di Fislisbach
- P. 26–27 Visualizzazioni © Città di Schlieren / Metron
Manifesto per il voto © gabrielkessler.ch e begegnungszone-schlieren.ch
- P. 32–33 © Stauffenegger + Partner AG
- P. 38–39 © Mobilità pedonale Svizzera
- P. 44–45 © Matthieu Gafsou, tranne in alto a destra © Mobilità pedonale Svizzera e in basso a destra © Paysagegestion
- P. 50–51 © Mobilità pedonale Svizzera
- P. 56 in alto © Mobilità pedonale Svizzera, in basso © Hartmut Haas / Casa delle religioni – Dialogo tra culture
- P. 57 in alto © Hartmut Haas / Casa delle religioni – Dialogo tra culture, in basso © Mobilità pedonale Svizzera

Pubblicazioni sulla mobilità lenta

Documenti scaricabili da: www.mobilità-lenta.ch

Guide attuative per la mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
1	Direttive per la segnaletica dei sentieri (ed. UFAM); → Sostituito dal n. 6	1992	x	x	x	
2	Costruzioni in legno per sentieri (ed. UFAM)	1992	x	x	x	
3	Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravelées? (éd. OFEFP) → Sostituito dal n. 6	1995	x	x		
4	Segnaletica ciclistica in Svizzera → Sostituito dal n. 10	2003		d / f / i		
5	Pianificazione di percorsi ciclabili	2008		d / f / i		
6	Segnaletica dei sentieri	2008	x	x	x	
7	Posteggi per cicli	2008	x	x	x	
8	Conservazione delle vie di comunicazione storiche	2008	x	x	x	
9	Costruzione e manutenzione di sentieri escursionistici	2009	x	x	x	
10	Segnaletica per percorsi di biciclette, Mountain Bike e mezzi assimilabili ai veicoli (MaV)	2010		d / f / i		
11	Obbligo di sostituzione dei sentieri - Aiuto all'esecuzione dell'articolo 7 della legge federale sui percorsi pedonali e i sentieri (LPS)	2012	x	x	x	
12	Raccomandazioni concernenti la presa in considerazione degli inventari federali secondo l'articolo 5 LPN nei piani direttori e nei piani di utilizzazione	2012	x	x	x	
13	Pianificazione della rete dei sentieri	2014	x	x	x	
14	Rete pedonale – Manuale di pianificazione	2015	x	x	x	
15	Sentieri escursionistici: prevenzione dei rischi e responsabilità	2017	x	x	x	
16	Viabilità pedonale - Strategia di analisi delle criticità e di riqualificazione	2019	x	x	x	
17	Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur	2021	x	x		

Documentazione sulla mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
101	Responsabilità in caso di infortuni sui sentieri (ed. UFAM) → Sostituito dal n. 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Progetto Linee guida traffico lento	2002	x	x	x	
105	Efficiencia des investissements publics dans la locomotion douce	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Il traffico lento nei progetti d'agglomerato	2007	x	x	x	

113	Obiettivi di qualità per i sentieri svizzeri	2007	x	x		
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des micro-recensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports	2008	x	r		s
116	Demarcazioni per il traffico ciclistico – Rapporto di ricerca	2009	x	r	r	
117	Escursionismo in Svizzera 2008 – Rapporto sulla seconda analisi dell'indagine «Sport Svizzera 2008» e sulle interviste agli escursionisti di diverse aree escursionistiche del nostro Paese	2009	x	r	r	
118	Aiuti finanziari per la conservazione delle vie di comunicazione storiche in virtù dell'articolo 13 LPN – Aumento eccezionale delle aliquote del sussidio: prassi dell'USTRA nell'applicazione dell'articolo 5 capoverso 4 OPN da parte dell'USTRA	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Costi di costruzione delle infrastrutture di traffico lento più diffuse – Verifica per la valutazione dei programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento	2010	x	x	x	
121	Posteggi pubblici per cicli – Guida per il rilevamento dell'offerta (Seconda edizione aggiornata)	2011	x	x	x	
122	Ordinanza riguardante l'inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (OIVS) – Ordinanza; Rapporto esplicativo	2010	x	x	x	
123	Panoramica dell'offerta formativa svizzera in materia di traffico lento – Analisi e raccomandazioni per le prossime fasi	2010	x	x	x	
124	Basi economiche dei sentieri escursionistici svizzeri	2011	x	r	r	s
125	Le piéton dans l'entre-deux des villes – Vers les IFF* de demain, urbaines et multimodales (*Installations à forte fréquentation)	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209)					
127	Vélostations – Recommandations pour leur planification et mise en service	2013	x	x	x	
128	Guida terminologica all'inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera	2013			d / f / i	
129	Concept Offre de formation Mobilité douce	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	s
132	Velofahren in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	s
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	s
134	Ente cantonale per la mobilità pedonale – Compiti e organizzazione	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		s
136	Voies express vélo – document de base	2015	x	x		
137	Delimitazione delle categorie di sentieri escursionistici	2017	x	x	x	
138	Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht	2018	x	x		
139	La mobilité douce au fil de l'eau – Recommandations et exemples en matière de coordination de la mobilité douce avec des projets de renaturation et de protection contre les crues	2019	x	x		
140	Systèmes d'orientation piétons – Recommandations	2019	x	x		
141	Mobilità di bambini e adolescenti – Evoluzioni dal 1994 al 2015	2019	x	r	r	s
142	Wandern und Mountainbiking - Koexistenz oder Entflechtung?	2020	x	x		
143	Sentieri escursionistici invernali e percorsi per ciaspole. Guida per la pianificazione, la segnaletica, la gestione e l'informazione	2020	x	x	x	
144	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2018	2019		x		

145	Mobilità lenta di prossimità	2020	x	x	x
146	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2019	2020		x	
147	Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2020. Premio Infrastrutture pedonali	2021	x	x	x
148	La randonnée en Suisse 2020 – Analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 » et enquête auprès des randonneurs dans différentes régions de randonnée	2021	x	x	r s
149	Le vélo un Suisse 2020 – Évaluation de l'enquête « La Suisse à vélo 2019 » et analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 »	2021	x	x	r s
150	Le VTT en Suisse 2020 – Évaluation de l'enquête « La Suisse à VTT 2019 » et analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 »	2021	x	x	r s
151	Le vélo chez les jeunes: pratiques, images et trajectoires cyclistes - une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x	
152	Escursionisti e mountain biker: passaggi nelle recinzioni – Guida pratica	2021	x	x	x
153	Chiusura e deviazione di sentieri escursionistici e percorsi per mountain bike – Scheda tecnica per addetti ai lavori	2021	x	x	x
154	Mobilità pedonale e spazi pubblici	2021	x	x	x
155	Censimento biciclette negli agglomerati urbani svizzeri 2020	2021		x	

x = testo integrale
r = résumé / Kurzfassung / Riassunto
s = Summary

Documentazione sulle vie di comunicazione storiche in Svizzera IVS: monografie cantonali

Siti da cui è possibile scaricare i documenti: www.ivs.admin.ch

Ogni monografia cantonale presenta la storia dei trasporti e alcune testimonianze particolarmente interessanti dal punto di vista della costruzione, dell'inserimento nel paesaggio o di altri aspetti. Le informazioni sulla nascita, la struttura, gli obiettivi e l'utilità dell'IVS completano i contenuti della pubblicazione, destinata a un vasto pubblico.

