



# Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2020

## Premio Infrastrutture pedonali

Dicembre 2020



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**



**Flâneur d'Or 2020**  
 Fussverkehrspreis Infrastruktur  
 Prix des aménagements piétons  
 Premio infrastrutture pedonali



Schweizerische Eidgenossenschaft  
 Confédération suisse  
 Confederazione Svizzera  
 Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

**BURRI**  
 public elements

**FSAP**  
 B S L A

**VOIMA**

**ata**



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

espazium

**HOCH  
 PART  
 ERRE**

Schweizerischer Städteverband  
 Union des villes suisses  
 Unione delle città svizzere



**MIGROS**  
 percento culturale



## Indice

1.	Premio Infrastrutture pedonali .....	3
	Introduzione .....	3
	Condizioni di partecipazione .....	3
	Categorie dei progetti .....	3
	Criteri di valutazione .....	4
	Giuria .....	4
	Procedure di valutazione .....	4
	Panoramica dei progetti premiati .....	7
	Osservazioni generali .....	7
	Approvazione .....	9
2.	Primo premio .....	10
	Liestal (BL): Riqualfica della Rathausstrasse .....	10
3.	Distinzioni .....	14
	Balerna (TI): Riqualfica del centro .....	14
	Basilea (BS): BASEL INFO – Orientamento pedonale di Basilea Città .....	16
	Bienne (BE): Isola estiva .....	18
	Canobbio (TI): Il salotto di Canobbio .....	20
	Losanna (VD): Tivoli – Sévelin: Una nuova passeggiata pubblica .....	22
	Vacallo (TI): Riqualfica Comparto S. Simone .....	24
	Zurigo (ZH): Riqualfica del Münsterhof .....	26
4.	Menzioni .....	28
	San Gallo (SG): Città degli scalini .....	28
	Basilea (BS): Complet – Gestione intelligente del traffico pedonale .....	29

## Impressum

### Organizzazione / Rapporto della giuria

Mobilità pedonale Svizzera

Pascal Regli / Sylvain Badan / Traduzione: Carmela Klainguti

Klosbachstrasse 48 / 8032 Zurigo

043 488 40 30 / flaneurdor@mobilitapedonale.ch

Download: [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch) / [www.mobilitapedonale.ch](http://www.mobilitapedonale.ch)

### Fotografia

Documentazione dei progetti inoltrati e Mobilità pedonale Svizzera

### Sostenitori e media partner

Ufficio federale delle strade, sezione del traffico lento; BURRI public elements AG; Associazione traffico e ambiente ATA; Hochparterre; Associazione dei Comuni Svizzeri; Unione delle città svizzere; archi espazium; Percento culturale Migros; voima

© Dicembre 2020



# 1 Premio Infrastrutture pedonali

## Introduzione

Il «Flâneur d'Or – Premio Infrastrutture pedonali» premia la progettazione e la realizzazione di infrastrutture in aree pubbliche volte a promuovere la mobilità pedonale e a migliorare la qualità, l'attrattiva e la sicurezza per i pedoni. Il concorso è organizzato da Mobilità pedonale Svizzera e sostenuto dall'Ufficio federale delle Strade (USTRA) e altri partner.

Il concorso nazionale, giunto alla sua decima edizione, premia l'impegno dimostrato da comuni, istituzioni, professionisti e privati provenienti da tutta la Svizzera nella realizzazione di progetti innovativi ed efficaci a favore della mobilità pedonale. Valorizzare queste buone pratiche vuole anche essere un incentivo e un invito ad imitarle. Oltre al primo premio del valore di 10'000 franchi offerto da BURRI public elements AG, la giuria conferisce anche diversi altri riconoscimenti. Il nome dei vincitori è annunciato in occasione della premiazione e pubblicato nelle riviste specializzate «Comune Svizzero» e «Hochparterre».

## Condizioni di partecipazione

La partecipazione al concorso è aperta a comuni, organizzazioni, aziende, uffici di ingegneria e di pianificazione, ma anche a gruppi e associazioni professionali. Al momento dell'inoltro del fascicolo, il progetto deve essere almeno in fase di realizzazione per consentire alla giuria di visitare il luogo. I concetti e le linee guida devono essere dichiarati vincolanti dalle autorità competenti. L'organizzatore del concorso si riserva il diritto di pubblicare ed esporre al pubblico le documentazioni inoltrate dai partecipanti, in quanto ritenute di sua proprietà.

## Categorie ammesse al concorso

- Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità; linee guida
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali
- Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali, sentieri e piazze
- Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali



Questa relazione si concentra sulla valutazione dei progetti da parte della giuria. Una documentazione dettagliata di tutti i progetti è disponibile sul sito:

[www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)

Progetto vincitore  
Flâneur d'Or 2017  
«Bienne (BE): Ile-de-la-Suze»  
(Foto: J. Naiman)



### Criteri di valutazione

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

- Buon esito della realizzazione
- Funzionalità, qualità della costruzione e appropriazione da parte della popolazione
- Sicurezza, comfort ed eliminazione degli ostacoli
- Esemplicità: trasferibilità ad altre località
- Innovazione: progetti ricchi di idee, soluzioni tecniche ed estetiche innovative
- Procedimento: motivazione dei partecipanti, forza e capacità di realizzare il progetto, coraggio, coinvolgimento attivo della popolazione
- Sostenibilità dei mezzi stanziati: buon rapporto costi-benefici per il pubblico
- Qualità della documentazione

### Giuria

- César Conforti, dipl. ing. EPFL, professore in mobilità, Scuola di ingegneria e architettura Friburgo HES-SO
- Massimo Fontana, architetto paesaggista dipl. BSLA / FSAP, Fontana Landschaftsarchitektur, Basilea
- Köbi Gantenbein, editore Hochparterre, Zurigo
- Monika Litscher, dr., direttrice di Mobilità pedonale Svizzera, antropologa urbana
- Heidi Meyer, dr. phil geografa, Ufficio federale delle strade, USTRA, Mobilità lenta
- Ludovica Molo, dipl. arch. ETH BSA, i2a istituto internazionale di architettura, Lugano, presidente BSA
- Michael Rytz, dipl. phil II, geografo e urbanista, Associazione Traffico e Ambiente ATA
- Stephanie von Samson, ingegnere cantonale Nidvaldo
- Paul Schneeberger, responsabile politica dei trasporti e monitoraggio politico dell'Unione delle città svizzere
- Daniel Schöbi, dipl. ing. ETH / SVI, Ufficio tecnico del traffico pedonale e ciclistico del Cantone di San Gallo

### Processo di valutazione

I progetti inoltrati nel termine previsto sono stati in totale 43. Tutti soddisfacevano i requisiti richiesti e sono stati sottoposti al giudizio della giuria. I progetti sono stati suddivisi nelle quattro categorie seguenti:

Categoria	Progetti
Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità; linee guida	6
Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali	5
Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali, sentieri e piazze	30
Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali	2

Prima della valutazione, i membri della giuria hanno avuto due settimane di tempo per studiare gli incarti dei progetti e se necessario visitare i siti.

La giuria si è riunita a Zurigo:

- Il 3 giugno 2020 per la prima seduta di valutazione
- Il 23 settembre 2020 per la seconda seduta di valutazione e di designazione dei vincitori



Per agevolare il processo decisionale, nella prima seduta di valutazione sono stati confrontati e discussi in modo comparativo i progetti di contenuto analogo.

<b>Categoria «Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità; linee guida»</b>	
Campagna marketing	2
Promozione di questioni specifiche relative ai pedoni	4

<b>Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali»</b>	
Progettazione dello spazio stradale	4
Transizione tra spazio pubblico e privato	1

<b>Categoria «Infrastrutture su strade comunali, sentieri e piazze»</b>	
Accessi verticali	2
Concetto di piazza	6
Sistemazioni temporanee	3
Valorizzazione del centro città / paese	7
Concetto di parco	2
Sistema d'orientamento	2
Ristrutturazione dello spazio stradale	2
Collegamenti	3
Varia	3

<b>Categoria «Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali»</b>	
Riassetto dei nodi intermodali	2

Dopo approfondite discussioni, nella sua prima seduta la giuria ha selezionato 14 progetti tra i 43 presentati e li ha qualificati per accedere al secondo turno. Tra la prima e la seconda seduta, i membri della giuria hanno avuto abbastanza tempo per esaminare i progetti. Per garantire una corretta valutazione dei progetti selezionati, ogni membro della giuria è stato incaricato di analizzare un certo numero di progetti direttamente sul posto. Inoltre, il centro svizzero specializzato in «Architettura senza ostacoli» ha esaminato e valutato i progetti qualificati e pubblicato un breve rapporto per aiutare la giuria nell'ulteriore processo di valutazione.

All'inizio della seconda riunione, un membro della giuria ha chiesto di riammettere nella rosa dei candidati un progetto precedentemente squalificato. Poi, durante il secondo giro di valutazione, i membri incaricati di esaminare i progetti sul posto, li hanno presentati agli altri membri della giuria. Nella discussione che ne è seguita, sono stati valutati attentamente tutti i punti positivi e negativi alla luce dei criteri di valutazione. Infine, al termine del secondo turno di valutazione, tra i 15 progetti rimasti ne sono stati selezionati 10.

Tra questi progetti, la giuria ha selezionato all'unanimità i seguenti vincitori:

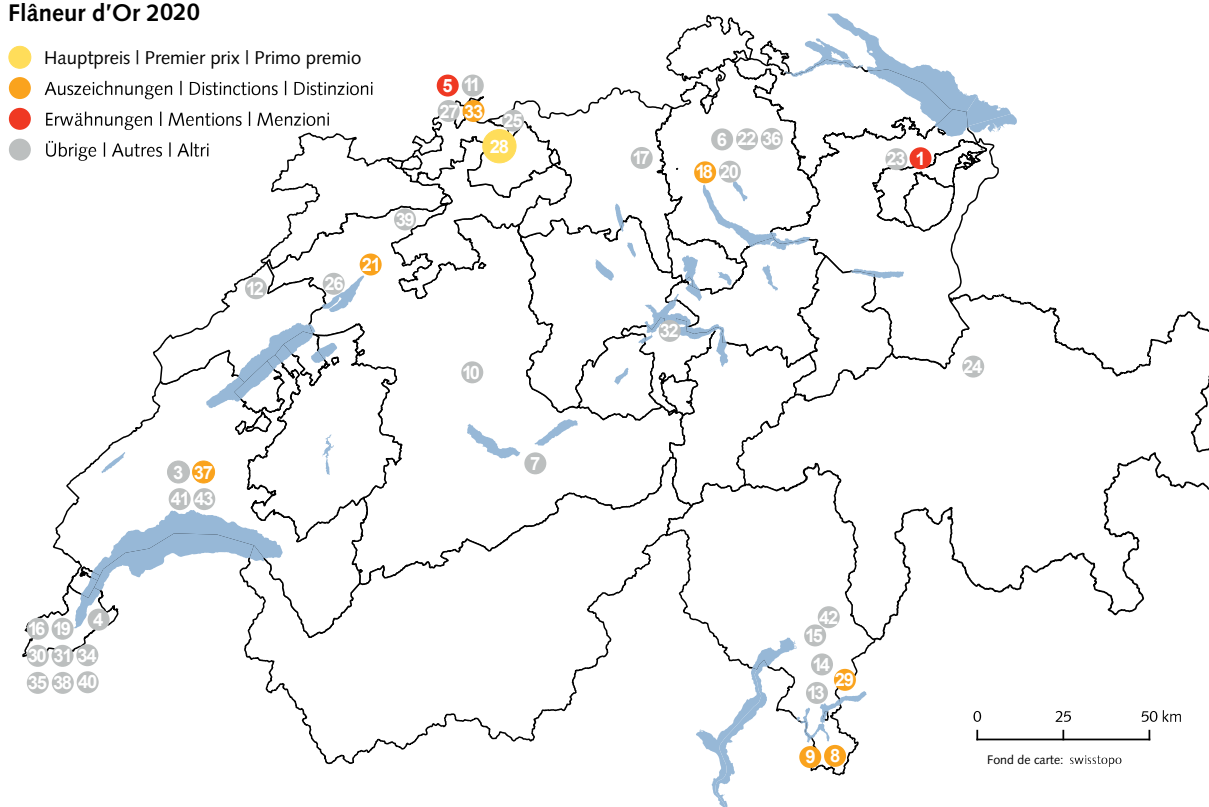
- 1 progetto riceve il primo premio
- 7 progetti ricevono una distinzione
- 2 progetti ricevono una menzione





## Flâneur d'Or 2020

- Hauptpreis | Premier prix | Primo premio
- Auszeichnungen | Distinzioni | Distinzioni
- Erwähnungen | Mentions | Menzioni
- Übrige | Autres | Altri



*Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder / Concept ou planification de mobilité, schémas directeurs / Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità, linee guida*

- 1 St. Gallen: Stägstadt St. Gallen
- 2 Bänkli-Landkarte bankgeheimnisse.ch - Eine virtuelle Infrastruktur zur Förderung des Fussverkehrs (ganze Schweiz)
- 3 Lausanne: nouvelle identité des zones de rencontre lausannoises et programme de déploiement
- 4 Chêne-Bougeries: rapport sur l'accessibilité des espaces publics et des équipements de la commune de Chêne-Bougeries
- 5 Basel: Complet – Intelligente Fussgängersteuerung
- 6 Kanton Zürich: Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten

*Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen / Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche / Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali*

- 7 Wilderswil: Umgestaltung Ortsdurchfahrt
- 8 Vacallo: Riqualfica Comparto S.Simone
- 9 Balerna: Riqualfica del centro
- 10 Worb: Umgestaltung des Dorfbereichs im Rahmen der Verkehrssanierung
- 11 Basel: Boulevard Aeschengraben, Begegnungszone Parkweg und Baloise Park

*Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen / Réaménagements de routes communales, de chemins piétons ou de places favorables à la marche / Infrastrutture a favore dei pedoni su strade secondarie comunali, sentieri e piazze*

- 12 La Chaux-de-Fonds: réaménagement de l'ascenseur de la gare avec le projet artistique des fresques de Plonk et Replonk
- 13 Lugano: Sentiero degli Olivi
- 14 Capriasca: Riqualfica urbana e risanamento delle sottostrutture nel nucleo di Sala Capriasca
- 15 Giubiasco: Riqualfica di Cimapiazza

- 16 Genève: Place Pré-l'Éveque
- 17 Baden: Neugestaltung Schulhausplatz
- 18 Zürich: Neugestaltung Münsterhof
- 19 Genève: Promenade et square Agasse-Webber
- 20 Zürich: Piazza pop-up
- 21 Bienne: Îlot d'été
- 22 Winterthur: Provisorische Verkehrsberuhigungsmassnahmen Sulzerareal Stadtmitte
- 23 St. Gallen: Neugestaltung mittlere und nördliche Altstadt
- 24 Chur: Neugestaltung Steinbockstrasse
- 25 Rheinfelden: Fussgängerfreundliche Aufwertung und Oberflächenneugestaltung der Kirch- und Kapuzinergasse
- 26 La Neuveville: zone de rencontre de la vieille ville
- 27 Riehen: Neugestaltung Dorfbereich
- 28 Liestal: Neugestaltung Rathausstrasse
- 29 Canobbio: Il salotto di Canobbio
- 30 Lancy: réaménagement du parc Louis-Bertrand: une approche participative pour concilier la diversité des usages
- 31 Genève: espaces publics autour de la gare de Genève-Champel
- 32 Stans: FISSI Fussgängerinformation
- 33 Basel: BASEL INFO – Die Fussgängerorientierung von Basel-Stadt
- 34 Genève: quai des Bergues
- 35 Genève: chemin du Velours
- 36 Winterthur: Ida- und Sulzerpark Neuhegi
- 37 Lausanne: Tivoli - Sévelin : une nouvelle promenade dans la ville
- 38 Genève: chemin de Champ-Baron
- 39 Grandval: trottoir sous le mur de soutènement en pierres sèches
- 40 Genève: féminisation des panneaux de signalisation routière «Emplacement d'un passage pour piétons»
- 41 Lausanne: principes de déploiement des assises sur le domaine public

*Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr / Interfaces de transports publics / Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici*

- 42 Bellinzona: Nodo intermodale
- 43 Prilly / Renens: Trait-d'union



## Panoramica dei progetti premiati

### Primo premio

- Liestal (BL): Riqualifica della Rathausstrasse

### Distinzioni

- Balerna (TI): Riqualifica del centro
- Basilea (BS): BASEL INFO – Orientamento pedonale di Basilea Città
- Bienne (BE): Isola estiva
- Canobbio (TI): Il salotto di Canobbio
- Losanna (VD): Tivoli – Sévelin: Una nuova passeggiata pubblica
- Vacallo (TI): Riqualifica Comparto S.Simone
- Zurigo (ZH): Riqualifica del Münsterhof

### Menzioni

- San Gallo (SG): Città degli scalini
- Basilea (BS): Complet – Gestione intelligente del traffico pedonale

## Osservazioni generali

I progetti inoltrati sono interessanti. Il concorso Flâneur d'Or consente una volta ancora di apprezzare gli sforzi qualitativi sostenuti dalle collettività e dai professionisti per promuovere la mobilità pedonale.

Dal 2011, il numero di progetti ticinesi partecipanti è in costante aumento. Ma non è solo una questione di quantità. Oltre al Cantone di Zurigo, che aveva ottenuto 4 distinzioni nel 1995, finora nessun altro Cantone era mai riuscito a ottenere più di 2 riconoscimenti nell'arco di tutte le edizioni del concorso. Nel 2020, il Ticino si è qualificato con ben 3 progetti su un totale di 7 progetti inoltrati. La giuria spera che questo dinamismo ispiri altri Cantoni e Comuni a partecipare alla prossima edizione del concorso.

Come dimostra l'edizione del concorso 2020, numerosi approcci portano all'attuazione di reti pedonali attrattive, sicure, accessibili, ben collegate e frequentate. Nell'esempio di Losanna, questo avviene grazie agli importanti collegamenti tra i vari poli d'attrazione sparsi sul territorio. Si tratta a volte di spazi pubblici di qualità, idonei a molteplici utilizzi a prescindere dalla loro dimensione. In questo senso, Vacallo si distingue per un intervento chirurgico molto dettagliato in una piccola piazza, mentre Zurigo offre ai pedoni una boccata d'aria fresca nel centro storico, semplicemente facendo apparire la sua piazza del Münsterhof più ampia e ordinata. Queste piazze fanno idealmente parte di un insieme coerente. In questo contesto la giuria pensa a Canobbio, dove le 6 piazzette si articolano nel cuore del nucleo storico totalmente cambiato per riaffermare la presenza dei pedoni là dove prima stazionava un numero sempre crescente di automobili. A volte, tuttavia, non è necessario eliminare i parcheggi da un giorno all'altro, ma basterebbe rimetterli in questione con sistemazioni provvisorie. L'esempio di Bienne rivela notevoli potenzialità di sviluppo di spazi pubblici temporanei su aree solit-

### Primo premio

Il miglior progetto

### Distinzione

Progetto di notevole interesse nel suo insieme che convince l'intera giuria

### Menzione

Progetto con aspetti o particolarità interessanti

Qualità convincente

Presenza ticinese

Interventi molto variati

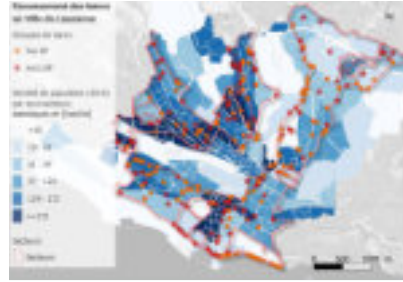


amente riservate alle automobili. Da questa constatazione emerge un segnale forte: ogni intervento permette di migliorare la situazione dei pedoni.



#### **Stans (NW): informazioni per i pedoni**

Un buon sistema d'orientamento pedonale invoglia i pedoni a dirigersi verso il centro città prima di raggiungere i vari punti d'interesse nei dintorni. Oltre ai pedoni, ne beneficiano anche i commercianti.



#### **Losanna (VD): panchine pubbliche**

Su gran parte del territorio è stata fatta una diagnosi dettagliata del numero di panchine pubbliche. Poi, grazie a questa mappatura, nel 2019 sono state posate oltre 100 panchine in un solo anno.



#### **Basilea (BS): boulevard Aeschengraben**

La riconfigurazione del viale si inserisce in un contesto territoriale complesso. Un assetto coerente e le servitù negoziate tra il Cantone e i proprietari consentono di spostarsi più liberamente su tutta l'area.

#### **I nuclei storici sotto i riflettori**

Quest'anno, 1 progetto su 5 riguardava i nuclei storici di città o paesi. E non è un caso. Nei progetti finora premiati, le giurie del Flâneur d'Or hanno valutato la mobilità pedonale non solo dal punto di vista degli spostamenti a piedi, ma anche dei molteplici aspetti che questa buona pratica comporta. L'abitudine di camminare non significa soltanto muoversi, ma anche sentirsi sicuri, incontrarsi, interagire, riposarsi, giocare, passeggiare o contemplare. Le città vecchie con il loro nucleo storico, già solo per la loro funzione centralizzatrice sul territorio, invitano a vivere questi aspetti. Che tutto questo si traduca in spazi pensati e predisposti non solo per la mobilità pedonale, ma anche per vivere l'esperienza di camminare come un insieme di buone abitudini, è già di per sé un bel passo avanti.



#### **San Gallo (SG): città vecchia del centro e del nord**

Nell'ambito del progetto di agglomerazione di San Gallo, la città vecchia ha beneficiato di misure qualitative. Degno di nota: il processo di partecipazione che coinvolge numerosi attori, compresi i rappresentanti degli interessi dei pedoni.



#### **La Neuveville (BE): zona d'incontro nella città vecchia**

Il cuore di la Neuveville è attraversato da una strada cantonale. Per risolvere l'impatto del traffico, la rete stradale comunale è stata classificata zona 30 e il tratto di strada cantonale che attraversa il centro è diventata zona aggregativa.



#### **Rheinfelden (AG): pavimentazione della strada nella città vecchia**

Nel nuovo rivestimento stradale è stata inserita una banda in cemento armato larga da 1.20 m a 1.50 m, progettata con la consulenza dell'associazione Procap. Ora le persone con disabilità motorie possono spostarsi più agevolmente e in tutta sicurezza.





## Approvazione

Adottato dalla giuria nella seduta del 23 settembre 2020

### Membri della giuria

### Firme

César Conforti

Massimo Fontana

Köbi Gantenbein

Monika Litscher

Heidi Meyer

Ludovica Molo

Michael Rytz

Stephanie von Samson

Paul Schneeberger

Daniel Schöbi



## 2 Primo premio

### Liestal (BL): Riqualifica della Rathausstrasse

Riconfigurazione della città vecchia di Liestal: la Rathausstrasse diventa un centro rappresentativo e un luogo d'incontro.

L'area stradale precedentemente caratterizzata dal transito di veicoli è diventata, dopo la riqualificazione, un tranquillo centro cittadino che invita a incontrarsi e a fare acquisti. La rimozione dei marciapiedi e dei dislivelli ha trasformato la strada in un ampio spazio pubblico accessibile liberamente. La riconfigurazione si riallaccia alle facciate di pregio degli edifici del centro storico che definiscono lo spazio stradale.



#### Descrizione del progetto

La necessità di una riconfigurazione e di un risanamento della Rathausstrasse era nota da tempo. Non si trattava semplicemente di rifare la pavimentazione, ma anche di ripristinare le condutture dell'acqua. La concezione della strada, orientata al traffico con marciapiedi laterali piuttosto stretti, non soddisfaceva più le attuali esigenze di un centro storico vivace e a basso traffico. Già negli anni Ottanta del secolo scorso era stato indetto un concorso, tuttavia il credito per la realizzazione della riqualificazione era stato respinto con un referendum. Nel 1996, il legislativo comunale aveva approvato nuovamente un credito per il riassetto degli spazi liberi e delle strade della città vecchia, ma anche questa proposta di valorizzazione della Rathausstrasse come biglietto da visita di Liestal era stata respinta in votazione nel 1998. Nel 2014, un postulato presentato al consiglio comunale aveva portato a un nuovo tentativo di riqualificazione della Rathausstrasse. Successivamente, fu eseguito in un tempo relativamente breve un progetto in grado di soddisfare tutte le parti interessate. La domanda di credito fu approvata nel 2016, i complessi lavori di ristrutturazione e di risanamento presero avvio all'inizio del 2017 e si conclusero alla fine del 2017.



La circolazione andava ripensata in linea con la rimozione dei marciapiedi non più necessari e all'ampliamento degli spazi davanti alle facciate degli edifici. L'eliminazione dei dislivelli ha creato uno spazio stradale pubblico accessibile e percorribile liberamente. Il traffico motorizzato è stato vietato, tranne che per le consegne al mattino. Sono stati eliminati anche tutti i parcheggi, ma nelle immediate vicinanze si trova l'autosilo Rebgarten.

Il contesto urbano e la qualità delle facciate caratterizzano la Rathausstrasse. La realizzazione dell'intervento si inserisce con naturalezza in questo insieme architettonico, evitando di diventare un punto di attrazione formale a sé stante. Per questo motivo si è rinunciato a una nuova pavimentazione e optato per un rivestimento in asfalto dell'intera area. Questa superficie semplice, omogenea e a basso contrasto trasmette ai visitatori un'immagine visiva di calma e di accoglienza.

Inoltre, larghe bande di granito naturale su entrambi i lati della strada si diramano dal canale di drenaggio centrale in ghisa fino alle facciate delle case, creando uno spazio libero privato davanti a ogni edificio. Questi 54 piazzali antistanti gli edifici danno ritmo alla scena stradale e collegano lo spazio privato con quello pubblico. L'accostamento delle bande in pietra naturale e il rivestimento in asfalto sono un'ottima soluzione rispetto a una pavimentazione.

Si tratta di misure esigue ma mirate che, unitamente ai materiali da costruzione di elevata qualità, si traducono in un chiaro valore aggiunto per i commercianti e i passanti. La strada di passaggio si trasforma in uno spazio pedonale che invoglia a soffermarsi. I 54 piazzali antistanti le facciate storiche della Rathausstrasse di Liestal formano un'identità inconfondibile che non è stata volutamente inscenata, bensì estrapolata dalla realtà esistente.



Rathausstrasse Liestal: Riqualfica dell'area stradale nella seconda metà del secolo scorso (Foto: ISOS-Insediamenti svizzeri – Liestal)



Contrariamente alla sobrietà dell'area stradale, gli arredi sono vivaci e creano un collegamento con i nuovi piazzali. Le panchine «Sombbrero 360°», progettate appositamente, contribuiscono ad aumentare la qualità della sosta sull'intera strada e favoriscono al contempo i contatti sociali, dal momento che consentono alle persone più diverse di sedersi sulla stessa panchina.

#### Tappe

1996 – 1998	■ Credito per il progetto di riqualifica della Rathausstrasse
1998	■ Rifiuto del prestito per l'attuazione con un referendum
2014	■ Mozione e invio al consiglio comunale
2015 – 2016	■ Mandato di studio e progettazione
Febbraio 2017	■ Inizio dei lavori di costruzione
Ottobre 2017	■ Ultimazione dell'opera

#### Organizzazione

Committente	■ Stadt Liestal, Hochbau und Planung Amt
Progetto	■ Stauffenegger + Partner Basel
Attuazione	■ Ingegnere: Holinger AG ■ Progettista illuminazione: Art Light GmbH

#### Finanziamento

Riqualifica della Rathausstrasse	CHF	2'230'000.–
Sostituzione della condotta d'acqua	CHF	555'000.–
Nuova costruzione della condotta d'acqua pulita	CHF	1'115'000.–
Totale	CHF	3'900'000.–







### Valutazione della giuria

Marciapiedi e carreggiata non sono più separati, bensì trasformati in una superficie omogenea. La nuova configurazione che si focalizza sulle esigenze dei pedoni può essere utilizzata anche dalle persone disabili. Il canale di scolo dell'acqua al centro della strada può fungere da linea di riferimento per le persone ipovedenti o non vedenti, fattore importante perché i piazzali delimitati dalle bande di pietra sono spesso utilizzati anche dai ristoranti o come spazi espositivi.

L'asfalto, le bande di granito, il canale di scolo centrale e le panchine caratterizzano la riqualifica della Rathausstrasse. L'utilizzo dell'asfalto nella città vecchia può sembrare inusuale. Ma in combinazione con le larghe bande di granito che definiscono anche il confine tra le proprietà immobiliari e scandiscono il ritmo dell'intera strada, diventa un insieme di pragmatismo rurale e sobria eleganza. Inoltre, il colore scuro dell'asfalto mette in risalto le facciate piuttosto chiare e variegiate delle case del centro storico, che oltre a rafforzare la loro presenza diventano anche parte integrante della Rathausstrasse e ne definiscono l'area. Le panchine utilizzabili in vari modi e create appositamente per la Rathausstrasse aumentano la qualità della sosta lungo la strada e favoriscono i contatti sociali.

Con pochi ma precisi interventi è stato possibile trasformare la Rathausstrasse in un animato spazio urbano, dove muoversi facilmente a piedi, fare acquisti, incontrarsi in uno dei nuovi caffè lungo la strada o semplicemente passeggiare. Un'area decisamente eclettica che soddisfa le esigenze dei pedoni. «La Rathausstrasse a Liestal funziona» è stata la lapidaria conclusione della giuria al termine di un intenso processo di valutazione. Purtroppo il fatto di «funzionare» in modo così ovvio non è sempre riscontrabile in altre zone riqualificate comparabili. Per questo motivo la giuria ha ritenuto di aver trovato in questo progetto un degno vincitore del premio a cui ispirarsi.







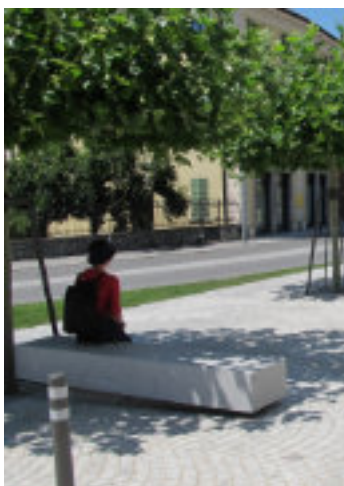
## 3 Distinzioni

### Balerna (TI): Riqualfica del centro

#### Descrizione del progetto

Il transito di più di 20'000 veicoli al giorno sulla strada cantonale Chiasso-Mendrisio, attraversa il centro di Balerna e, nel tempo, ha creato una situazione insostenibile sia per la sicurezza stradale nell'abitato sia per la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani nella vita quotidiana dei cittadini e durante eventi pubblici e religiosi.

Le sfide che il progetto ha dovuto affrontare sono la messa in sicurezza dei percorsi pedonali, la moderazione e gerarchizzazione del traffico veicolare, l'agevolazione della mobilità lenta, con particolare riguardo verso bambini, anziani e disabili, l'ampliamento e il riordino degli spazi aggregativi per la popolazione ed infine la valorizzazione urbanistico-architettonica degli spazi pubblici.



Un semplice quanto efficace provvedimento ha permesso di migliorare drasticamente grandezza e qualità delle superfici destinate ai pedoni: via S. Gottardo è stata spostata di 1.50 m verso ovest aumentando così, ad est, sia l'ampiezza del sagrato che quella dello spazio davanti al municipio ed eliminando l'esiguo e pericoloso marciapiede fra ringhiere, di fronte al sagrato della chiesa.





Per il tema mobilità lenta, architetti ed ingegneri del traffico hanno elaborato tutta una serie di particolari del progetto secondo le norme della sicurezza stradale ed i criteri richiesti dagli spazi architettonici di movimento e di sosta per i pedoni. Gli attraversamenti pedonali su strisce gialle con isola intermedia sono stati pianificati in modo razionale (distanze corrette secondo i percorsi veicolari e le esigenze dell'utenza). Il limite fra percorsi veicolari e pedonali è stato segnato da una tripla striscia di bordure e mocche in pietra, in cui sono stati inseriti a ritmo regolare una serie di paletti flessibili. L'assenza di dislivello fra i due percorsi vuole far percepire questo spazio pubblico come un vuoto unitario da facciata a facciata, senza «confini», tipici dei classici marciapiedi. Le fermate degli autobus (in entrambe le direzioni) sono state inserite centralmente, sfruttando alcuni portici esistenti come aree d'attesa coperte, e sono dotate di puntuale innalzamento del marciapiede per consentire alle persone con disabilità motorie l'accesso agli autobus.

Tappe	
2013	■ Progetto definitivo
2016	■ Inizio dei lavori
Settembre 2017	■ Inaugurazione pubblica

Organizzazione	
Committente	■ Comune di Balerna
	■ Repubblica e Cantone Ticino
Progetto	■ Studio di architettura Cattaneo Birindelli
	■ Studio d'ingegneria ing. Fabio Bianchi

Finanziamento		
Costo complessivo	CHF	2'100'000.-

### Valutazione della giuria

La giuria ha apprezzato in particolar modo la capacità del progetto di trasformare quella che, con il tempo, era diventata un'arteria stradale per la circolazione e lo stazionamento dei veicoli in uno spazio vitale per i pedoni. L'eliminazione dei parcheggi laterali e lo spostamento delle fermate dell'autobus dalla carreggiata hanno permesso di allargare notevolmente i marciapiedi e di restituire ai pedoni quello spazio che avevano perso. Inoltre le strade trasversali sono interrotte da marciapiedi che assicurano un'assoluta priorità ai pedoni che camminano lungo la Via S. Gottardo. La scelta delle bordure piatte rafforza il carattere di attraversamento dello spazio pubblico, nonostante i numerosi paletti in ferro installati lungo i marciapiedi, probabilmente per evitare lo stazionamento dei veicoli, contrastino leggermente l'armonia dell'insieme.





## Basilea (BS): BASEL INFO – Orientamento pedonale

### Descrizione del progetto

Dal 2018, il sistema di orientamento «Basel Info» aiuta gli interessati a esplorare la città a piedi in modo semplice, funzionale e innovativo, fornendo contemporaneamente un contributo alla valorizzazione dello spazio pubblico.



Nel 2017 / 2018, il nuovo sistema di orientamento «Basel Info» è andato a sostituire il vecchio sistema di coordinamento pedonale «Basilea a piedi» che doveva essere sostituito dopo circa 40 anni. Il sondaggio effettuato nell'ambito dello sviluppo del progetto ha dimostrato che i visitatori preferiscono scegliere autonomamente i propri percorsi e itinerari piuttosto che essere condotti da un punto A a un punto B. Il sondaggio ha inoltre rilevato che le mappe cittadine compatte, leggibili e contenenti numerose informazioni sono molto popolari. «Basel Info» si basa perciò su cartine concepite in modo innovativo e sotto forme diverse: su elementi portanti nello spazio pubblico, sotto forma di cartine stampate da portare con sé o di piantine consultabili online anche dal cellulare.

Dato che le cartine possono contenere maggiori informazioni, il sistema precedente che guidava gli interessati attraverso la città con l'ausilio di oltre 120 tabelloni è stato sostituito da un sistema di orientamento compatto che necessita solo di 17 pannelli. Nei punti di svolta critici o poco chiari sono stati posizionati segnali di direzione per aiutare i pedoni ad orientarsi meglio, facendo attenzione a scegliere percorsi possibilmente piacevoli e sicuri. L'alleggerimento dell'arredo urbano e l'attraente configurazione di «Basel Info» forniscono un contributo concreto alla valorizzazione dello spazio pubblico. Il nuovo concetto e la sua rappresentazione unitaria favoriscono l'orientamento e la scoperta della città a piedi.



Il progetto «Basel Info» ha goduto di un ampio sostegno, in particolare della collaborazione con Basel Tourismus e quindi dell'integrazione dei giri turistici della città vecchia, molto apprezzati, ma anche della cooperazione con le aziende di trasporto pubblico Basler Verkehrsbetriebe BVB, che ha permesso di includere piantine della città in tutti i pannelli informativi di «Basel Info» disposti presso le fermate dei trasporti pubblici. In questo modo è stato possibile creare un collegamento con i trasporti pubblici, a lungo auspicato, ma che finora non era ancora stato realizzato. Per la popolazione che vive e lavora a Basilea si tratta di un valore aggiunto, poiché le mappe della città consentono anche ai viaggiatori locali di orientarsi nei quartieri a loro meno conosciuti.

**Tappe**

2012	■ Composizione del gruppo di lavoro Sondaggio tra i visitatori e sviluppo concettuale del progetto
2013	■ Mandato di studio
2013 - 2014	■ Progetto preliminare, proposta e successiva approvazione del credito da parte del Gran Consiglio
2014 - 2015	■ Pianificazione dettagliata
2016 - 2018	■ Attuazione e realizzazione

**Organizzazione**

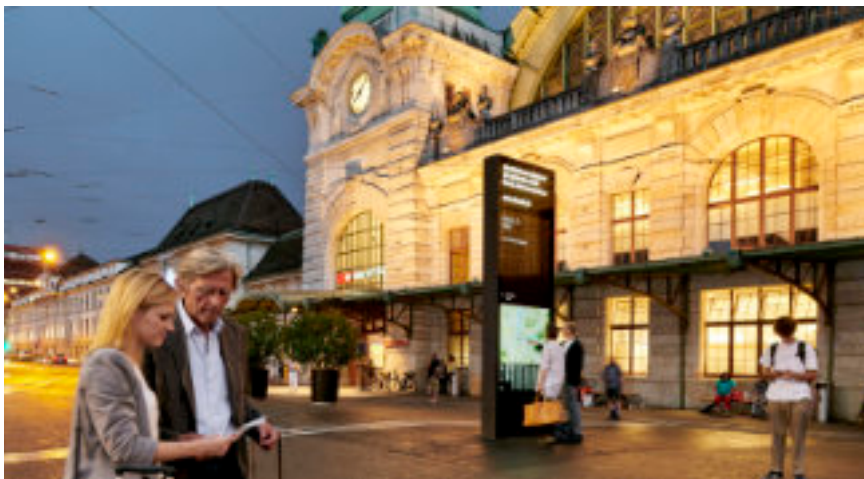
Committente	■ Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung
Progetto	■ Segnaletica, grafica e cartine: Lengsfeld, designkonzepte GmbH ■ Design dei pannelli e piano di esecuzione: SSA Architekten AG ■ Produttori: BURRI public elements AG, Atelier Häfelfinger AG & Rytz AG

**Finanziamento**

Costi complessivi	CHF	3'000'000.-
-------------------	-----	-------------

**Valutazione della giuria**

La giuria ha assegnato una distinzione al sistema di orientamento pedonale basilese perché ritiene, da un lato, che promuova in modo naturale e intuitivo la consapevolezza che camminare è il modo più naturale di spostarsi. In tempi in cui si lanciano di continuo nuove modalità di spostamento su ruote si tratta di un elemento di grande importanza. D'altro lato la giuria definisce il sistema esemplare per diversi aspetti: esemplare dal punto di vista della presentazione professionale volta al riconoscimento, esemplare per l'accesso ibrido alle informazioni, vale a dire sia fisico che digitale, ed esemplare perché il suo linguaggio grafico è nel contempo estetico e facilmente comprensibile.







## Bienne (BE): Isola estiva

### Descrizione del progetto

Al fine di animare determinati spazi urbani, ma anche di sperimentare nuove modalità di utilizzazione dello spazio pubblico, nel 2019 la città di Bienne ha lanciato il progetto «isole estive». Tra i mesi di luglio e ottobre, arredi urbani temporanei sono così stati installati nei luoghi del centro città ritenuti per niente o poco attrattivi per i passanti. Era un invito a riscoprire, sotto una nuova luce, spazi attraversati quotidianamente ai quali si presta poca attenzione. E un'occasione per percepire il potenziale di luoghi sottostimati. Effimere, le isole pedonali estive lasciano dietro di sé una scia indelebile: un assaggio delle aspettative e delle possibilità, un'immagine dell'avvenire degli spazi pubblici di un vivace centro città.

Questi assetti temporanei hanno fornito l'occasione di effettuare una valutazione dei nuovi utilizzi di questi spazi e di sondare l'opinione della popolazione sulle necessità e le aspettative concernenti l'utilizzazione dello spazio pubblico. Con l'ausilio di un protocollo standardizzato, sul posto sono state effettuate osservazioni qualitative in diversi momenti della giornata e per ogni giorno della settimana. La valutazione del progetto ha mostrato che i nuovi luoghi dedicati alla sosta sono stati apprezzati e utilizzati, in particolare i punti al quai du Bas, alla rue de Nidau e alla rue Général-Dufour.

Tappe	
2018-2019	■ Concetto, pianificazione e preparazione del progetto
01.07-26.08.19	■ Installazione, 1 <sup>a</sup> tappa: isole sul piazzale del Palazzo dei congressi al posto della Fontaine e al quai du Haut
05.08-30.09.19	■ Installazione, 2 <sup>a</sup> tappa: isola al quai du Bas
26.08-21.10.19	■ Installazione, 3 <sup>a</sup> tappa: isole della rue d'Aarberg, rue de Nidau e rue Général-Dufour

Organizzazione	
Committente	■ Ville de Bienne, Département de l'urbanisme et Département des infrastructures
Mandatari	■ Direzione architettonica: Raderschallpartner ■ Infrastrutture e decorazioni: Evenjo AG ■ Processo partecipativo: KEEAS Raumkonzepte

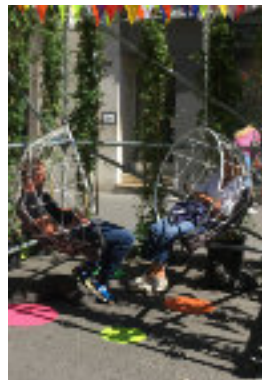
Finanziamento		
Infrastrutture	CHF	261'954.-
Comunicazione	CHF	21'161.-
Consultazione	CHF	40'702.-
Totale	CHF	323'817.-





L'installazione di questo arredo temporaneo porta a tre modifiche significative dell'utilizzo dello spazio urbano, a favore della mobilità pedonale ma anche di quella ciclistica:

- Modifica dell'utilizzo dello spazio attualmente riservato alla mobilità individuale motorizzata (marciapiede e aree di stationamento) per favorire la riappropriazione da parte dei pedoni e della popolazione
- Modifica temporanea del regime del traffico
- Pianificazione di aree di svago e d'incontro per la popolazione



### Valutazione della giuria

Le «isole estive visibili» sono interessanti perché fanno parte di un concetto che comprende contemporaneamente obiettivi di pianificazione territoriale, elementi di partecipazione e tappe di valutazione, sempre correlati alla possibilità di realizzare eventuali progetti successivi. Alla partecipazione è stata data grande importanza. La popolazione è stata coinvolta lungo tutta la fase progettuale e in modi diversi, per mezzo di sondaggi, tavole rotonde, volantini lasciati nelle cassette delle lettere, oppure online. Coinvolgendo la popolazione, la procedura scelta permette di scoprire il potenziale nascosto in fatto di spazi pubblici attrattivi e di renderlo visibile sotto forma di isola, al fine di discuterne e di sperimentare un utilizzo durevole delle aree. La procedura fornisce così preziosi dati empirici per lo sviluppo futuro, basato sui desideri della popolazione e sulle sue modalità di utilizzazione degli spazi.



## Canobbio (TI): Il salotto di Canobbio

### Descrizione del progetto

Il nucleo di Canobbio possiede un grande potenziale di qualità architettonica e spaziale e negli ultimi trent'anni le case private sono state riattate e sistemate. Lo spazio pubblico invece, a scapito delle vecchie qualità spaziali, si è unicamente e passivamente adattato al traffico veicolare. Rendere nuovamente questo nucleo attrattivo, valorizzando le sue vie e le piccole piazze, creando un'identità particolare e a misura d'uomo era la sfida per la riqualifica di questo luogo. Restituire la funzione socializzante dei luoghi pubblici era quindi la volontà del Comune per ritrovare un legame tra il territorio e la popolazione, migliorando la qualità di vita nel nucleo.

Il progetto ha comportato una modifica completa della pavimentazione in asfalto e la trasformazione di 6 piazze, ognuna di esse caratterizzata da un «tappeto» di colore diverso. Questi 6 «tappeti» disposti nelle nuove piazze insieme alla nuova pavimentazione in cubotti di gneiss e agli spazi di circolazione tra edifici formano ora il nuovo «salotto» del nucleo. Le principali modifiche effettuate alle piazzette sono state la messa in quota orizzontale mediante scalini e/o muretti e l'arredo in maniera consona al contesto in cui si trovano, così da diventare un luogo attrattivo e funzionale.

Il concetto dello smaltimento delle acque meteoriche segue un disegno preciso della pavimentazione che presenta una fascia centrale realizzata in lastre di granito che collega otticamente le piazze, nel punto di snodo sono state posate le caditoie rotonde per la raccolta dell'acqua piovana.

Pure il concetto dell'illuminazione è stato rivisto mantenendo la tipologia di lampada artistica, con nuova tecnologia LED nelle viuzze, mentre le piazze sono state valorizzate con un'illuminazione sospesa. Un sistema secondario di illuminazione con paletti luminosi accompagna piacevolmente i pedoni che transitano nel nucleo.

Tutte le sei piazzette, anche se arredate in modo diverso a seconda della necessità, sono quindi legate spazialmente e dialogano tra loro pur conservando ognuna la propria identità.





Tappe	
2014	■ Concetto
2016	■ Progetto di massima
2018	■ Progetto definitivo
2018 – 2019	■ Esecuzione

Organizzazione	
Committente	■ Comune di Canobbio
Progetto	■ Studio d'ingegneria Lucchini-Mariotta e Associati SA ■ Studio d'architettura Officina della Costruzione sagl

Finanziamento		
Opere comunali	CHF	1'630'000.-
Opere Aziende	CHF	170'000.-
Totale per l'intervento realizzato	CHF	1'800'000.-

### Valutazione della giuria

Il nucleo di Canobbio è ben conservato nel complesso e presenta alcuni edifici importanti. Dalla comparsa dell'automobile, le vie e le piazzette tra gli edifici sono però ridotte progressivamente a strade di transito e parcheggi, perdendo il loro carattere pubblico e aggregativo. Con l'intervento attuale, terza tappa di una riqualifica del Comune di più ampia portata, si è ridata vita allo spazio pubblico del centro storico, invertendo la gerarchia tra l'automobile ed il pedone.

Le automobili non sono state eliminate completamente dal nucleo tuttora carrabile, tuttavia al pedone è stata data la precedenza. Una nuova pavimentazione che si estende da facciata a facciata indica che tutto lo spazio tra gli edifici è pubblico. Riquadri di materiali differenti sono stati inseriti nella pavimentazione in granito come tappeti colorati e rilevano la centralità di alcuni luoghi e la loro fruibilità, conferendo all'insieme un carattere più domestico.

La giuria ha apprezzato come con poco sia migliorata drasticamente la qualità di vita nel nucleo, la sua abitabilità e la sua valenza sociale e aggregativa. I pedoni sono tornati ad abitare le vie e le piazzette e sui tappeti colorati giocano i bambini, conversano gli adulti, sostano i passanti.







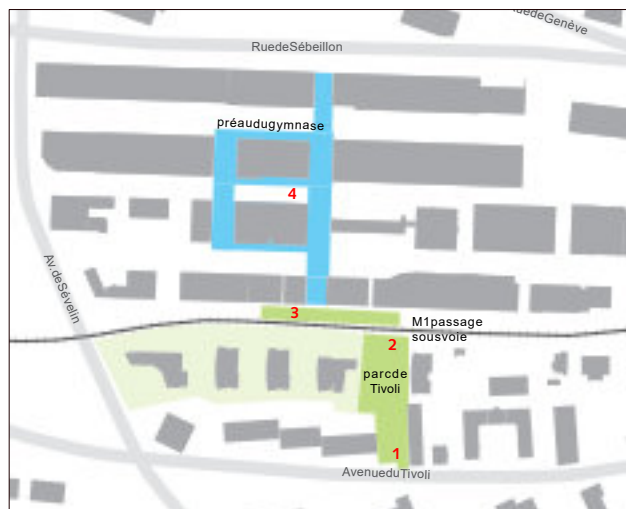
## Losanna (VD): Tivoli – Sévelin: Una nuova passeggiata pubblica

### Descrizione del progetto

La vallée du Flon e la sua storica piattaforma industriale di Sévelin, che mostrano ancora tracce delle file di alberi che fiancheggiavano il corso d'acqua canalizzato, si riconvertono in scuola, in luoghi culturali e, da poco, in quartiere residenziale. Accompanyando la metamorfosi di questo quartiere e di questa vecchia zona industriale, il progetto paesaggistico e di mobilità attiva nutre l'ambizione di offrire una cornice vitale dove sia piacevole vivere, lavorare, abitare e spostarsi a piedi indipendentemente dalla topografia accidentata. Una nuova passeggiata pubblica rivelatrice della storia e della topografia dei luoghi si snoda lungo un'asse nord-sud di 500 metri.

La Promenade mostra quattro tipologie paesaggistiche diverse e contrastanti:

- 1 Scala di collegamento tra la rue de Tivoli e il parco
- 2 Parco di quartiere multifunzionale
- 3 Sottopassaggio pedonale della linea ferroviaria M1
- 4 Arredo urbano di Plateau Sévelin compresa la scala per rue de Sébeillon





Tappe	
2007	■ Inizio del mandato (progetto preliminare)
2015	■ Installazione degli equipaggiamenti nel parco Tivoli
Fine 2015	■ Realizzazione della rampa che collega il sottopassaggio con Sévelin

Organizzazione	
Committente	■ Ville de Lausanne, service des parcs et domaines et service de l'architecture
Mandatari	■ Architetto paesaggista: L'Atelier du Paysage Sàrl ■ Architetto: Tardin & Pittet architectes ■ Ingegnere degli spazi esterni: Giacomini & Jolliet

Finanziamento		
Aree esterne	CHF	1'450'000.-
Sottopassaggio	CHF	3'000'000.-
Totale	CHF	4'450'000.-

In questo difficile contesto topografico, tra l'avenue de Tivoli e la rue de Sébeillon, questa passeggiata attiva un nuovo collegamento pedonale particolarmente interessante per gli utenti e gli abitanti. La vallata du Flon, trasformata in piattaforma industriale, è nuovamente percorribile in questo tratto, indipendentemente dal dislivello di 15.00 m. Gli scambi e i passaggi sono facilitati tra il collège du Belvédère, il Gymnase de Sévelin, l'EPSIC e l'école des Métiers.

### Valutazione della giuria

Mediante un intervento mirato e perfettamente integrato nell'ambiente, gli autori del progetto offrono ai pedoni un collegamento nord-sud che permette loro di accedere direttamente dalla stazione della linea metropolitana M1 alla vallata del Flon. All'altra estremità, questo collegamento consentirà di accedere alla futura linea del tram tra Renens e il centro città. Con l'ausilio di passerelle e scale, il sentiero aggira abilmente la topografia. Attraversando in seguito aree tuttora naturali e alberate, zone abitative e commerciali, la passeggiata si integra perfettamente negli spazi oltrepassati, offrendo spazi naturali, aree ricreative per bambini e aree di sosta o di ristoro per i lavoratori della zona commerciale di Sévelin in pieno mutamento.

Oltre alla capacità di questo assetto di offrire un collegamento diretto e attrattivo, la giuria ha apprezzato la qualità dell'integrazione nell'ambiente circostante, l'apparente semplicità dei mezzi impiegati e la sobrietà dei materiali utilizzati anche se, forzatamente, a causa della topografia accidentata del settore, questa passeggiata non è purtroppo completamente accessibile alle persone a mobilità ridotta. La giuria sottolinea anche la volontà di non accontentarsi di creare un collegamento nord-sud ma di offrire, lungo questo itinerario, nuovi spazi vitali agli utenti del quartiere.





## Vacallo (TI): Riqualifica Comparto S.Simone

### Descrizione del progetto

Il progetto per la riqualificazione della piazza di S.Simone e della strada cantonale di Via Guisan è un esempio virtuoso di sinergia tra l'ente pubblico, la parrocchia e i privati, il cui interesse orbita intorno a questo spazio, così come tra architetto e ingegnere, progettisti che lavorano in sintonia per lo sviluppo armonioso dei rispettivi contributi. L'idea progettuale della piazza si fonda sulla conformazione di uno spazio pubblico d'incontro, un vuoto urbano che si delinea quale punto di riferimento per l'intero comparto e aperto ad ospitare eventi, manifestazioni e momenti d'aggregazione sociale. L'intervento si pone in relazione con la riqualificazione della strada cantonale di Via Guisan, cogliendo le opportunità che il restringimento della carreggiata determina: da un lato viene ridato lustro e decoro all'ingresso originario della chiesa di S.Simone, dall'altro si conforma uno spazio alberato e di transizione, come un filtro naturale, tra l'area carrabile e lo spazio pubblico di riferimento. Quest'ultimo è inteso quale un «grande salotto urbano» e come tale nella materialità evoca sia gli acciottolati dei nuclei, i cui viali e piazze sono gli spazi pubblici per eccellenza che sedimentano nella nostra memoria, dall'altro una pavimentazione a terrazzo, dove gli inerti che compongono la superficie decorano e caratterizzano lo spazio.

### Tappe

2012	■ La Parrocchia incarica arch. Inches di uno studio preliminare per la riqualifica della Piazza
2013	■ Il Comune decide di appoggiare il progetto ma coordinandolo con la riqualifica del sedime stradale adiacente
2016	■ Il progetto viene presentato alla popolazione
2017	■ Inizio cantiere
2019	■ Fine cantiere

### Organizzazione

Committente	■ Comune di Vacallo, tramite UTC
Progetto	■ Inches Geleta Architetti Sagl ■ Studio Ing. Fabio Bianchi

### Finanziamento

Arredo urbano	CHF	20'000.-
Totale	CHF	716'200.-



### Valutazione della giuria

Il nuovo spazio pubblico si fonda su un progetto solido, che comprende interfacce per i pedoni nelle vicinanze della chiesa. Il piazzale antistante l'edificio può ospitare nuove modalità di utilizzazione dato che i parcheggi sono spariti, lasciando spazio a un piccolo parco. La superficie della chiesa è pianeggiante e accessibile anche alle persone disabili. Gli arredi fissi disposti all'ombra degli alberi invitano a sedersi e a fare due chiacchiere, mentre un bar all'aperto offre la possibilità di ristorarsi. La presenza appena accennata di queste «piccole oasi» è comunque visibile dall'altro lato della strada. Sul marciapiede basso si può camminare in sicurezza grazie a colonnine che, se da un lato impediscono agli automobilisti di parcheggiare sul marciapiede, d'altro lato non sono ottimali per le persone ipovedenti e neanche dal punto di vista estetico. Davanti alla fermata riqualificata ci si può sedere sul muretto. Le strisce pedonali, dotate di isola centrale, forniscono una protezione sufficiente per attraversare la strada.

L'intervento pragmatico e localmente molto efficace denota qualità di accesso e di sosta. Dimostra come, con un dispendio proporzionato di mezzi e con pochi ma raffinati provvedimenti, sia possibile conferire al paese un «decisivo valore aggiunto».



## Zurigo (ZH): Riquilifica del Münsterhof

### Descrizione del progetto

Il Münsterhof è una piazza pubblica fin dal XIII secolo. Nel tempo ha subito costanti modifiche, per arrivare a fungere principalmente da parcheggio. Nel 2003, in una votazione si è deciso di spostare i posteggi e di gettare le basi per creare una piazza senza traffico. Il processo di riqualificazione del Münsterhof è iniziato nel 2008 con una procedura di workshop partecipativo che si è avvalso della collaborazione delle autorità municipali nonché di rappresentanti dei residenti e dei commercianti.



Mediante interventi minimi è stata creata una piazza all'aperto dall'atmosfera accogliente, che invita a passeggiare e a rilassarsi. Nel perimetro eterogeneo del Münsterhof, su cui si affacciano testimonianze architettoniche di varie epoche, è stata inclusa una precisa figura geometrica che, sviluppandosi dal triangolo, sposta il baricentro della piazza. Questa figura si distingue nella pavimentazione: nella parte interna, raggi uniformi si irradiano partendo dalla fontana, mentre la parte esterna della piazza è delimitata da una fascia pedonale di passaggio. Le pietre presenti sono state riutilizzate, levigate e fiammeggiate in superficie per non creare difficoltà ai portatori di handicap. La struttura della parte interna della piazza non serve soltanto a delimitare le zone di utilizzo in caso di manifestazioni, ma anche a favorire l'orientamento degli ipovedenti.

L'illuminazione accentua gli imponenti edifici e il centro della piazza. Le aree di transito sono sostenute da lampade in posizioni mirate, che ne sottolineano il carattere. Le dimensioni della grande vasca della fontana richiamano quelle del Münsterhof, la struttura che apporta l'acqua, orientata verso il campanile della chiesa, introduce una componente verticale visibile già da lontano grazie all'altezza di quattro metri. La piccola vasca ha le dimensioni ideali di una fontanella per bere l'acqua che sgorga dal ramo più piccolo. Sulla scia della riqualificazione della piazza, anche l'accesso alla Fraumünster è sottoposto a una riorganizzazione. Quello da est è trasformato in uno spazio espositivo, mentre l'accesso originale dal Münsterhof viene riattivato per rafforzare il rapporto tra la chiesa e la piazza.

**Tappe**

2003	■	Votazione: spostamento dei posteggi autorizzato dal
ab 2008	■	Inizio dei lavori di pianificazione con procedura di workshop
2013-2014	■	Pianificazione esecutiva riqualificazione piazza e fontana
Febbraio 2015	■	Inizio dei lavori di costruzione con scavi archeologici
Primavera 2016	■	Montaggio fontana / conclusione superficie piazza
Autunno 2017	■	Illuminazione definitiva / fine dei lavori di costruzione

**Organizzazione**

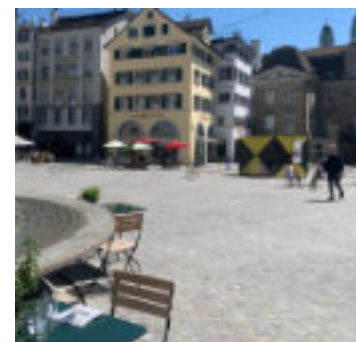
Committente	■	Stadt Zürich Tiefbauamt
Progetto	■	Romero Schaeffle Partner Architekten AG
	■	Vogt Landschaftsarchitekten AG

**Finanziamento**

Fontana	CHF	400'000.-
Totale	CHF	7'900'000.-

**Valutazione della giuria**

La giuria è stata colpita principalmente dalla chiarezza, dalla configurazione discreta ma molto accurata del Münsterhof. La piazza centrale, ora spaziosa e volutamente piuttosto semplice, consente così un utilizzo flessibile nel centro città densamente edificato. Parte integrante della città vecchia, la piazza sottolinea il carattere delle aree confinanti, soprattutto attraverso la tipica pavimentazione. All'interno del Münsterhof è riconoscibile una leggera ripartizione zonale che rafforza l'area centrale, comprendendo la bella fontana. Il vivace traffico pedonale dimostra che il Münsterhof è molto ben accolto e che il sito sostanzialmente privo di traffico ha portato un grande valore aggiunto alla città. Valorizzare in questo modo il Münsterhof con l'ausilio dei diversi gruppi interessati è stata sicuramente un'impresa molto impegnativa.







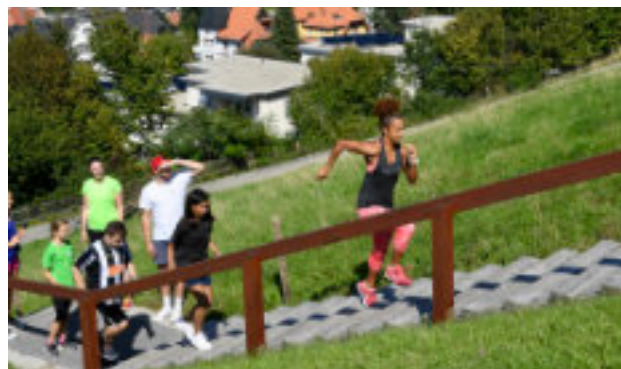
## 4 Menzioni

### San Gallo (SG): Città degli scalini

San Gallo è una vera città degli «scalini»: conta infatti 13'000 gradini per una popolazione di circa 80'000 abitanti. Le varie scale uniscono la pianura e la montagna così come la città e la campagna, portando a volte in mondi a sé stanti. Salendo le scale si costituisce un connubio tra fitness e wellness nella vita quotidiana, all'aria aperta e gratuitamente.

«Stägestadt» (città degli scalini) è un'iniziativa di esponenti sangallesi che ha lo scopo di invogliare le persone, in modo variato e sostenibile, a utilizzare quotidianamente le scale e di far conoscere San Gallo in qualità di «città degli scalini». I promotori provengono da background diversi (cultura, arte, sport, medicina, ecc.) e desiderano attirare l'attenzione di cittadini e turisti sulla valenza culturale, storica, motoria e salutistica degli «scalini» con iniziative quali tour della città degli scalini, giornata nella città degli scalini, gare, concerti, arte degli scalini e rappresentazioni tematiche, nonché animarli a utilizzare maggiormente le scale.

La giuria sottolinea che il progetto «Stägestadt» unisce diversi fattori che rivestono un interesse particolare per «Flâneur d'Or»: creatività, iniziativa privata, trasferibilità ad altre località, ma soprattutto il connubio originale tra camminare, promuovere il moto, l'arte e la cultura e altri aspetti.





## Basilea (BS): Complet – Gestione intelligente del traffico pedonale

Nell'ambito di un progetto pilota, l'Ufficio per la mobilità di Basilea Città ha testato nuove possibilità di gestire il traffico pedonale in modo intelligente presso i semafori. Normalmente i semafori sono programmati sul traffico individuale motorizzato. A volte sono considerate anche le necessità dei trasporti pubblici e del traffico ciclabile, mentre i bisogni della mobilità pedonale non sono coperti o solo in misura insufficiente. Questa situazione si osserva anche ai passaggi pedonali gestiti da semafori, che richiedono per lo più tempi di attesa troppo lunghi o che tardano a dare luce verde ai pedoni anche in mancanza di traffico stradale. L'obiettivo del progetto pilota era quello di sintonizzare maggiormente le fasi di luce rossa o verde con le necessità dei pedoni e di regolarli in modo più consono alla mobilità pedonale. A questo fine i semafori sono stati dotati di un'opportuna tecnologia e di intelligenza artificiale. Una delle misure testate consente di registrare le persone in avvicinamento in modo automatico e tempestivo. Il semaforo riconosce così che una persona desidera attraversare la strada e accende la luce verde alla prossima occasione. È stata inoltre creata la possibilità di protrarre la fase di luce verde per i pedoni in funzione del numero di persone che desiderano attraversare la strada, della direzione di marcia e della velocità. Nella maggior parte dei casi, la valutazione delle analisi necessarie ha evidenziato effetti positivi.

Anche se è chiaro alla giuria che la gestione intelligente della mobilità pedonale ai semafori non cambierà sostanzialmente lo svantaggio del traffico pedonale nei confronti di quello motorizzato, ritiene comunque che il suo impiego rappresenti un contributo sensato alla sicurezza e al confort dei pedoni in spazi fortemente gravati dal traffico. I membri della giuria che hanno partecipato a una prova pratica sul posto sono rimasti colpiti dall'efficienza della gestione intelligente della mobilità pedonale.



1. Una persona si avvicina al semaforo.
2. In meno di 5 secondi il sistema registra la sua presenza.
3. 5 secondi più tardi, il semaforo accende la luce verde per far passare la donna.
4. Il tempo della fase di luce verde si adatta alla velocità di marcia dei pedoni.



## Passo dopo Passo

### Flâneur d'Or – Premio infrastrutture pedonali Pubblicazione per il decimo anniversario



Download: [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)

Da oltre 30 anni, «Mobilità pedonale svizzera» assegna, assieme ad altri partner, il premio Flâneur d'Or alle migliori infrastrutture pedonali in Svizzera. Considerato il grande numero di nuovi progetti che, dopo tre anni, entrano a far parte delle liste dei vincitori, si arrischia di perdere di vista i progetti più vecchi. Perciò, uno sguardo al passato può essere rivelatore. Con il tempo, il contesto di questi progetti si trasforma. Alcuni di essi rimangono immutati, altri subiscono un cambiamento radicale. Alcuni progetti resistono al tempo grazie alla loro natura esemplare, altri invece si rivelano presto obsoleti. Questa pubblicazione d'anniversario, realizzata in concomitanza con il concorso del Flâneur d'Or 2020, si basa sulle valutazioni della giuria nei rapporti dei concorsi precedenti, sul materiale d'archivio e sulle discussioni con gli esperti.



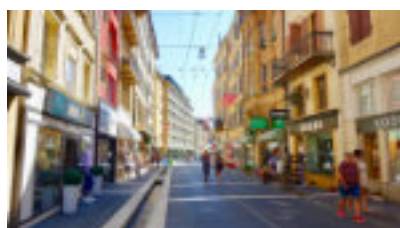
#### **Concorso sulla protezione dei pedoni 1987**

Monthey: Place Centrale



#### **Pedone? Sicuro! 1992**

Uetikon: Assi di traffico delle strade comunali



#### **Pedone? Sicuro! 1995**

Neuchâtel: Rue du Seyon





**Sicuro a piedi - Premio per l'innovazione nella mobilità pedonale 2000/2001**

Ginevra: Piano regolatore dei percorsi pedonali



**Sicuro a piedi - Premio per l'innovazione nella mobilità pedonale 2004**

Grenchen: Riqualfica della Bielstrasse e della Solothurnstrasse



**Flâneur d'Or 2008  
Premio infrastrutture pedonali**

Baden/Ennetbaden: Passerella pedonale sul fiume Limmat e ascensore panoramico



**Flâneur d'Or 2011  
Premio infrastrutture pedonali**

Naters: Il fil rouge



**Flâneur d'Or 2014  
Premio infrastrutture pedonali**

Zurigo: Misure d'accompagnamento per la circonvallazione ovest



**Flâneur d'Or 2017  
Premio infrastrutture pedonali**

Bienne: Ile-de-la-Suze







**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**



**Flâneur d'Or 2020**  
Fussverkehrspreis Infrastruktur  
Prix des aménagements piétons  
Premio infrastrutture pedonali