



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Allestimenti temporanei

Nuove vie per scoprire la città

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

Ideazione e realizzazione

Flore Maret, Mobilità pedonale Svizzera
Jenny Leuba, Mobilità pedonale Svizzera
Pascal Regli, Mobilità pedonale Svizzera

Progetto grafico

Mobilità pedonale Svizzera

Foto di copertina

Kyburgstrasse Zurich, 2022
© Camille Decrey

Immagini

Berna, Balmweg (pagg. 4-5) © Stadt Bern
Lugano, Parc Besso (pagg. 8-9) © Sabrina Montiglia
Losanna, Place de la gare (pagg. 18-19) © Mobilità pedonale Svizzera
Nyon, Grande Jetée (pagg. 26-27) © Michel Perret
Montréal, Avenue du Mont-Royal (pagg. 32-33) © Société de développement de l'Avenue du Mont-Royal

Nota

Questa pubblicazione è disponibile anche in lingua francese e tedesca.

Traduzione

Carmela Klainguti

Download

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

© Giugno 2023

Indice

Prefazione	3
1 Introduzione: perché optare per allestimenti temporanei?	5
1.1 Un approccio snello per promuovere la pedonalità	6
1.2 Una camminabilità resiliente di fronte all'emergenza	7
2 Animare, valorizzare e inverdire gli spazi pubblici	9
2.1 La strada come spazio per attività ricreative?	10
2.2 Benessere, diversità e adattamento ai cambiamenti climatici sono compatibili?	12
2.3 Verso un inverdimento tattico	14
2.4 Esplorazione degli spazi residuali nel centro storico di Firenze	16
3 Metodi e competenze	19
3.1 «Oasi estive», uno spazio di dialogo	20
3.2 Allestimenti temporanei: un nuovo partenariato pubblico-privato	22
3.3 La strada come spazio di opportunità	24
4 Testare per poi progettare a lungo termine	27
4.1 Dinamiche di perfezionamento socio-spaziale	28
4.2 E se gli allestimenti temporanei diventassero permanenti?	30
5 Spunti dall'estero	33
5.1 Montréal: riscontri sulle iniziative di urbanistica transitoria	34
Conclusioni e prospettive	37



Prefazione

Sperimentare con coraggio e trasformare gli insuccessi in opportunità

Avere il coraggio di «fare» anziché limitarsi a «dire». Con questo atteggiamento è stata affrontata, alla fine dell'estate 2022, la valorizzazione dello spazio pubblico nel centro di Lyss. LABÖR aveva organizzato alcuni laboratori e passeggiate per definire le misure da testare durante tre mesi e abbozzare un dialogo. Le esperienze raccolte avrebbero dovuto confluire nell'aggiornamento del progetto comunale «Spazio pubblico».



Tuttavia il test non è mai stato svolto. Nonostante gli interventi di riqualificazione temporanea, come la colorazione della superficie stradale, gli spazi a sedere, la piantumazione e i giochi abbiano avuto un'accoglienza per lo più positiva, appena due giorni dopo l'inaugurazione il consiglio comunale ha deciso di sospendere il test e di rimuovere gli arredi urbani. «Interrotto il controverso progetto sulla Bahnhofstrasse: i commercianti riavranno i loro parcheggi», titolava il Bieler Tagblatt. Il riuso temporaneo di un terzo dei parcheggi esistenti non era stato compreso dagli esercenti: pur approvando la riqualificazione dello spazio pubblico non volevano rinunciare al «loro» parcheggio, che consideravano sinonimo di fatturato garantito. L'unico modo per convincerli e coinvolgerli sarebbe stato portare a termine l'esperimento. Oggi a Lyss solo le tracce di vernice al suolo ricordano quel tentativo di valorizzazione dello spazio pubblico urbano, che tuttavia prima o poi avrà un seguito; come scriveva Samuel Beckett: «Ho provato, ho fallito. Non importa, riproverò. Fallirò meglio».


Gli esempi riportati in questa pubblicazione illustrano le potenzialità del riuso temporaneo di spazi pubblici, rendendoli maggiormente fruibili, adeguati ai cambiamenti climatici e incentrati sulla persona. Vi invitiamo a scoprirli!



Daniela Gaspoz-Fleiner, responsabile di progetto, ufficio della pianificazione del Comune di Lyss & membro del consiglio di amministrazione di Mobilità pedonale Svizzera

Lyss, Bahnhofstrasse:
progetto LABÖR
(Foto: © Thomas Hug).





1 | Introduzione: perché optare per allestimenti temporanei?

1.1 Un approccio snello per promuovere la pedonalità

1.2 Una camminabilità resiliente di fronte all'emergenza



1.1 Un approccio snello per promuovere la pedonalità

Temporanei, evolutivi, transitori, effimeri: sono molti i termini utilizzati negli ultimi anni per definire un genere di progetti urbani ormai sempre più diffuso in molte regioni del mondo e della Svizzera.

Flore Maret, responsabile di progetto Mobilità pedonale Svizzera

Questa nuova modalità di progettare le città rientra nel concetto più ampio della cosiddetta urbanistica tattica, caratterizzata da interventi su scala ridotta, a basso costo e durata limitata. Di carattere sperimentale, questo approccio coinvolge spesso la comunità locale per identificarne le esigenze e valorizzare l'esperienza d'uso.

Gli interventi temporanei possono contribuire a risolvere le difficoltà, dovute alla complessità o alla lentezza delle procedure, che caratterizzano invece i progetti di riqualificazione tradizionali. Essendo più agili e leggeri, i primi consentono di prendere rapidamente decisioni e risolvere transitoriamente situazioni rimaste in sospeso o bloccate. Quando i progetti sono voluti e sostenuti dalla popolazione, incontrano anche meno resistenza e opposizione. Le diverse modalità di attuazione – arredi urbani, colorazioni al suolo, inverdimento, aree di gioco, zone d'incontro, valorizzazione degli spazi residuali¹ ecc. – evidenziano la gamma di possibili risposte alle aspettative e alle esigenze dell'utenza.

Gli allestimenti temporanei incentivano ad adottare uno stile di vita attivo e a camminare, offrendo numerosi vantaggi quali una migliore fruibilità di determinate zone, la riqualificazione di alcune strade e la riduzione della velocità (zone 30 e zone d'incontro) per agevolare il transito dei pedoni e invogliare le persone a sostare e a incontrarsi. Il coinvolgimento della popolazione nella pianificazione consente di progettare città a misura d'uomo e favorisce una migliore appropriazione dello spazio pubblico. La sperimentazione, dal canto suo, permette di verificare l'effettiva necessità di un determinato intervento, per esempio l'allargamento di un marciapiede, e di testare soluzioni prima di realizzare eventuali dispositivi fissi.

Questo strumento di urbanistica presenta molti vantaggi, pur con riserve e vincoli. Le procedure variano a seconda dei Comuni e dei Cantoni, della durata prevista e del progetto stesso. Cosa ci insegna inoltre la valutazione di un progetto? Come rendere duraturi gli allestimenti transitori? Come possono questi interventi contribuire alla transizione verso una società sostenibile? Sulla visione temporanea, secondo cui le strade o le città sono in costante trasformazione, si innesta una visione a lungo termine.

Losanna, Rue des Échelettes:
esperienza partecipativa di
trasformazione da strada-
parceggio a strada pedo-
nale che fa rivivere il quar-
tiere (Foto: © Città di
Losanna).



1.2 Una camminabilità resiliente di fronte all'emergenza

In piena pandemia da COVID-19, le città hanno messo in atto misure provvisorie per rispondere a una situazione d'emergenza, come per esempio l'ampliamento delle aree di ristorazione all'aperto o la creazione di corridoi sanitari, zone pedonali e piste ciclabili temporanee. Questo contesto inedito ha evidenziato le potenzialità di interventi attuabili rapidamente, flessibili e di durata limitata e sembra aver dato slancio a una modalità (relativamente) nuova di ripensare le città.

Flore Maret, responsabile di progetto Mobilità pedonale Svizzera¹

Il contesto di confinamento e deconfinamento ha dato alle autorità l'opportunità di riflettere sulla riconfigurazione dello spazio pubblico. In una situazione di emergenza la flessibilità dei progetti temporanei ha permesso di reagire e d'intervenire molto rapidamente assumendo meno rischi. Di fronte alla necessità di rispettare il distanziamento sociale e altre misure restrittive, sono stati ampliati ad esempio gli spazi di ristorazione all'aperto, come sostegno economico al settore, e sono state segnalate aree di attesa davanti ai negozi. Queste misure provvisorie hanno fornito risposte alle esigenze specifiche di una popolazione (de)confinata, desiderosa di riappropriarsi degli spazi pubblici e dei luoghi di socializzazione, cultura e libertà.

In Svizzera gli interventi di riqualificazione attuati dalla città di Losanna, ad esempio, illustrano la volontà politica di accompagnare il deconfinamento in un contesto di cambiamento delle abitudini di mobilità (telelavoro, trasferimenti modalità). L'agevolazione delle procedure, proposta dal Cantone in via eccezionale, ha favorito lo sviluppo di progetti e l'attuazione di misure: 200 spazi di ristorazione all'aperto, una quindicina di zone pedonali e a traffico calmierato (zone 30, zone d'incontro), nonché 7,5 km di piste ciclabili.

Place Benjamin Constant è un caso di studio interessante: sebbene si discutesse da tempo di riqualificazione, il processo è stato avviato solo durante la pandemia. Questo spazio, situato a un incrocio stradale ai margini del centro città, è relativamente complesso: traffico intenso, caffè all'aperto molto frequentati, punto panoramico, ecc. Nel 2020 sono state inviate diverse richieste di ampliamento di aree di ristorazione all'aperto per far fronte alle difficoltà legate al COVID, ma la configurazione dello spazio non permetteva di garantire il distanziamento fisico. Cogliendo l'occasione di reagire a questa situazione, la Città di Losanna ha deciso di valorizzare questo spazio attivando misure temporanee. Place Benjamin-Constant è diventata una zona 30, mentre Rue de la Paix e la parte inferiore di Rue Marterey zone d'incontro. Si tratta attualmente di un progetto di riqualificazione completa per un'area cittadina piuttosto estesa.

In un contesto che è (quasi) tornato alla normalità, gli urbanisti possono approfittare di queste sistemazioni temporanee o transitorie per «plasmare» la città e le strade in modo più spontaneo, libero e creativo. L'insegnamento che possiamo trarre è che in contesti di crisi sanitaria, e probabilmente anche politica, economica o ambientale, gli interventi di riconfigurazione transitoria hanno il potenziale per rendere le città più resilienti e adeguate ai fabbisogni dei loro abitanti.

¹ Sulla base di uno scambio con Anne Juillet, vicedirettrice della divisione Spazi pubblici, dipartimento di Mobilità e sviluppo degli spazi pubblici, Città di Losanna.

Losanna, Avenue Benjamin-Constant: vista aerea della riconfigurazione transitoria (Foto: © Ville de Lausanne).





An aerial photograph of a public space, likely a park or plaza. The scene is dominated by lush green trees on the left side. In the center, there is a large, white, rectangular canopy structure supported by wooden pallets. Several people are visible, some sitting on the ground or on pallets, and others standing. The ground is a mix of gravel and paved areas with white lines. In the background, there are white modular buildings and a street with a car. The overall atmosphere is one of a community gathering or a temporary installation in an urban setting.

2 | Animare, valorizzare e inverdire gli spazi pubblici

2.1 La strada come spazio per attività ricreative?

2.2 Benessere, diversità e adattamento ai
cambiamenti climatici sono compatibili?

2.3 Verso un inverdimento tattico

2.4 Esplorazione degli spazi residuali nel centro
storico di Firenze

2.1 La strada come spazio per attività ricreative?

Segni e simboli sul suolo, tavoli da ping-pong, contenitori multifunzionali: sono numerose le possibilità di svago offerte dai progetti temporanei di riqualificazione urbana. Cosa ci svela tutto questo sulla funzione della strada?

Intervista a Petra Stocker, animatrice socioculturale e urbanista presso la città di Berna; a cura di Flore Maret, responsabile di progetto presso Mobilità pedonale Svizzera

In che modo una strada ludica invoglia a camminare nello spazio pubblico?

Una strada ludico-ricreativa si presta a molteplici funzioni e attività, quali l'aggregazione o la sosta, che vanno ben oltre lo scopo iniziale di una strada (lo spostamento). Chi si sposta a piedi può fermarsi per incontrare gli altri, chiacchierare, bere qualcosa o giocare a ping-pong. E così il ritmo della città rallenta. Una strada ludica risponde alle esigenze dei bambini che, lontani dai pericoli del traffico, possono correre nello spazio pubblico.

I progetti temporanei sono uno strumento per favorire le attività ludiche nello spazio pubblico?

Sì, è così. Presentano alcuni vantaggi rispetto alle soluzioni permanenti, perché essendo flessibili e modulari, rispondono e si adattano meglio a esigenze e generazioni diverse. I progetti temporanei incoraggiano il gioco nello spazio pubblico, in quanto consentono di sperimentare nuovi utilizzi, nuovi elementi ludici, nuovi segni e simboli sul suolo. Giocare con gli elementi di arredo aumenta l'interazione tra le persone e con lo spazio. Il riuso temporaneo dello spazio pubblico stimola l'interesse e la partecipazione dei cittadini: è data la possibilità di svolgere attività ricreative, come i giochi modulari, e anche di ospitare ogni forma di arte e di evento. Questi interventi animano lo spazio pubblico e ne mettono in luce le potenzialità.

Incoraggiare la città ludica mette in discussione la funzione della strada. Cosa risponde a chi la ritiene uno spazio deputato alla circolazione dei veicoli a motore?

Negli ultimi sessant'anni le strade sono diventate uno spazio destinato quasi esclusivamente al transito dei veicoli a motore, mentre un tempo vi circolavano anche le biciclette, le carrozze e le persone. Solo recentemente la funzione originaria della strada – ovvero la sosta – è stata soppiantata dal traffico motorizzato.

Promuovere la ludicizzazione urbana senza precludere la viabilità si può, ma occorre ridimensionare il traffico veicolare recuperando quegli utilizzi fondamentali per la vita sociale di quartiere. Oltre ad essere più sostenibile una strada ludica rende lo spazio pubblico maggiormente fruibile da ciclisti e pedoni.

Ginevra, Place du Marché:
segni colorati sul suolo invitano a giocare
(Foto: © Petra Stocker).



Quali sono, secondo lei, gli elementi caratteristici di uno spazio ludico?

Gli arredi urbani come panchine, sedute e tavoli contribuiscono a rendere accogliente uno spazio pubblico, così come fioriere, piante ornamentali, tende per proteggersi dal sole o dalla pioggia e una buona illuminazione. I giochi possono completare questi elementi basilari e consentire una migliore appropriazione dello spazio. Può trattarsi di giochi «classici» come gli scacchi o un tavolo da ping-pong, ma anche di elementi più astratti che invitano a giocare sulla strada (segnali colorati o impronte di passi sul pavimento, contenitori ecc.) e arricchiscono le possibilità di sosta senza imporre un uso particolare.

Può essere utile anche la presenza di un animatore socioculturale che invita i passanti a utilizzare lo spazio pubblico illustrandone le funzionalità, non sempre ovvie.

Può fare un esempio?

Trovo interessante il progetto del Comune di Glarona Nord «Dialog Mühlerhorn – Mitdenken, mitgestalten, mitmachen» che ha coinvolto gli abitanti in un processo di dialogo, nato per rispondere alla necessità di (ri)vitalizzare il paese. Il Comune ha creato un oggetto artistico temporaneo, che è diventato un punto d'incontro vivace, colorato, ludico e intergenerazionale. In questo tipo di approccio gli abitanti partecipano attivamente alla realizzazione di un allestimento, e questa è già di per sé una forma di attività ricreativa.

Quali sfide comporta la creazione di uno spazio ludico temporaneo?

La partecipazione della collettività locale, che viene invitata ad esprimere i propri desideri e dà l'impressione di avere grandi aspettative, crea un po' di apprensione. Tuttavia non credo che gli abitanti abbiano un'idea precisa di spazio pubblico: vogliono semplicemente utilizzarlo, sostarvi, sentirsi a proprio agio e svolgere varie attività, anche ludico-ricreative. Un allestimento temporaneo aiuta quindi a creare una visione nuova dello spazio. L'unica cosa che si promette ai cittadini coinvolti è, in ultima analisi, una discussione sullo sviluppo di un'area pubblica e l'avvio di sperimentazioni.

Glarona Nord: creazione artistica temporanea, realizzata nell'ambito del progetto «*Dialog Mühlerhorn – Mitdenken, mitgestalten, mitmachen*» (Foto: © halmeskobel).



2.2 Benessere, diversità e adattamento ai cambiamenti climatici sono compatibili?

Come possiamo ripensare le strade affinché rispondano alle sfide poste dal cambiamento climatico, dalla perdita di biodiversità e dalla qualità di vita in città? Possono dare uno spunto interventi temporanei, mobili oppure di lungo respiro?

Nathalie Baumann, MSc in Ecologia urbana, docente e consulente, Gruppo di ricerca sullo sviluppo degli spazi verdi, Università di Scienze Applicate di Zurigo (ZHAW)

Lo sviluppo insediativo in costante espansione minaccia gli spazi verdi e le condizioni di vita per la flora, la fauna e l'essere umano. Il sesto rapporto di valutazione dell'IPCC (AR6) e la pandemia di COVID 19 attestano chiaramente che gli spazi verdi nei pressi degli insediamenti, dove rilassarsi a contatto con la natura, sono fondamentali per il nostro benessere e la biodiversità.

Oltre ai parchi e ai giardini, svolge un ruolo importante anche l'inverdimento di edifici (tetti e facciate) e strade. Esso contribuisce a compensare la riduzione degli spazi verdi, fornisce un habitat per la flora e la fauna, migliora il microclima, influenza positivamente la nostra qualità di vita e la nostra salute e, allo stesso tempo, rende il paesaggio urbano più invitante.

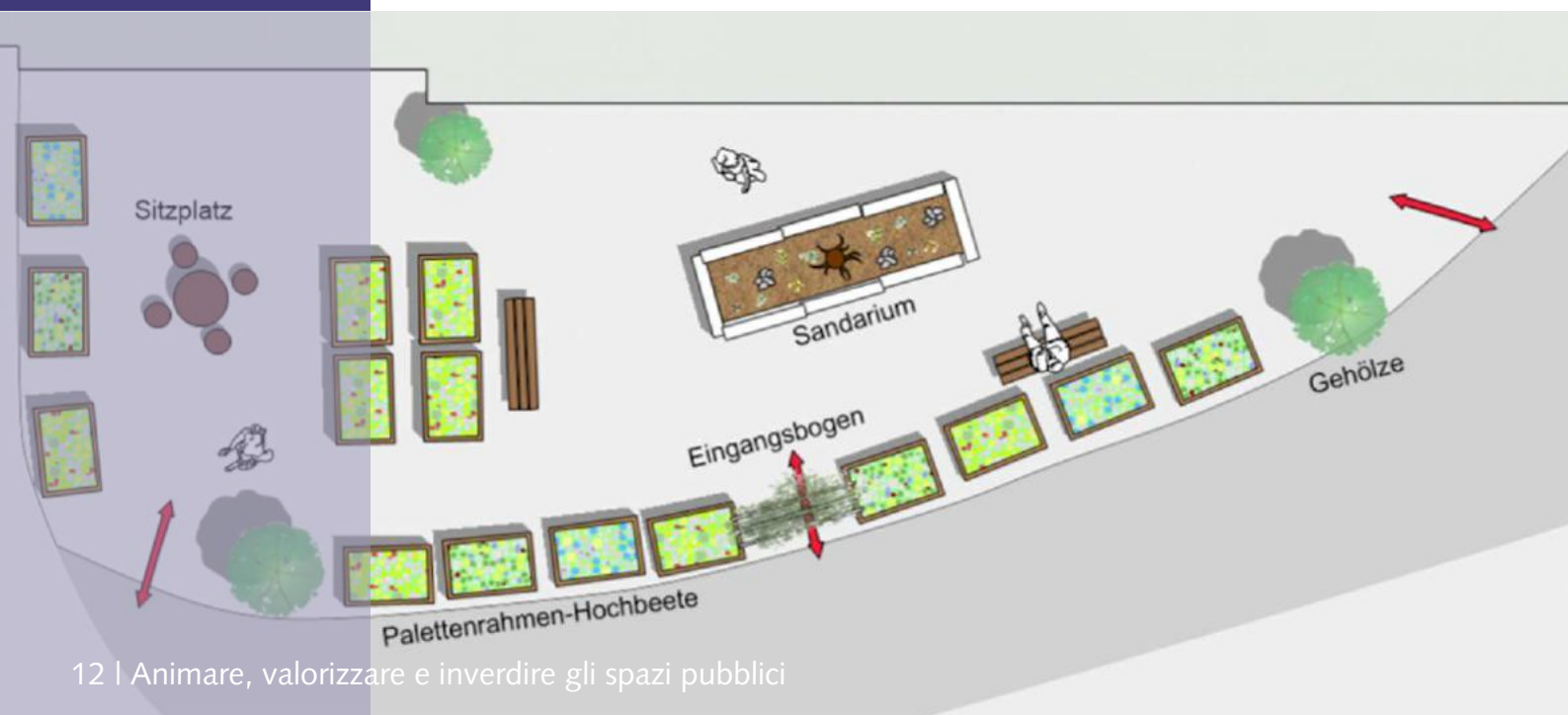
Un'oasi di biodiversità nel centro del comune di Wädenswil

Gli studenti dell'Università di Scienze Applicate di Zurigo (ZHAW), come parte del modulo Biodiversità nelle aree d'insediamento, hanno sviluppato un progetto per l'utilizzo temporaneo e la valorizzazione della biodiversità in una piazza di un centro cittadino. È così sorta un'oasi di biodiversità in una piazza nel centro di Wädenswil, fino ad allora insignificante e desolante distesa d'asfalto adiacente a una strada molto trafficata. La riqualificazione temporanea di quell'anonima piazza davanti alla biblioteca comunale, di nessun valore per la natura in quanto completamente sigillata, l'ha trasformata in una piccola oasi verde con quasi 400 piante perenni selvatiche, tra cui la salvia dei prati, il papavero, la malva, la centaurea, l'enotera e il cardo. Questa riuscita valorizzazione di uno spazio pubblico è la chiara dimostrazione che si può fare molto per la biodiversità anche con poco sforzo e su una superficie ridotta.

Iniziative per gli spazi verdi in Svizzera

In Svizzera la superficie insediativa è aumentata del 25% negli ultimi 35 anni: ogni secondo si perde quasi 1 m² di natura. Questo forte consumo di suolo ha un notevole impatto sul cambiamento climatico e conduce a una perdita di biodiversità ed è quindi necessario porvi rimedio. Negli ultimi due anni sono state realizzate numerose iniziative sul clima urbano nell'ambito del piano d'azione 2020-2025 dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) per l'adattamento della Svizzera ai cambiamenti climatici. Tali iniziative mirano a contrastare le sempre più frequenti ondate di calore, che incidono sulla qualità della vita e la salute della popolazione. Un programma pilota dell'UFAM dimostra che per affrontare questi periodi di caldo intenso è necessario intervenire con soluzioni di arredo che portino freschezza, come gli spazi verdi, e piantare alberi tolleranti alla canicola e alla

Wädenswil: variante per la valorizzazione della piazza (Schema: © Kevin Hess, 2020).



siccità. Ma non tutte le forme di verde si equivalgono: la qualità di un inverdimento, sinonimo di promozione della biodiversità, deve essere pianificata, proprio come è stato fatto a Wädenswil.

Al di là dei benefici ecologici

Oltre ad avere evidenti vantaggi ecologici, le strade e le piazze riqualificate sono apprezzate anche dai residenti. Le piante portano vantaggi climatici grazie all'effetto rinfrescante dell'evaporazione dell'acqua e all'ombra di alberi e piante rampicanti. Il verde intenso e i colori vivaci dei fiori conferiscono un aspetto estetico naturale al paesaggio urbano, dominato dal cemento e dall'asfalto. L'integrazione di elementi naturali permette a diverse specie animali di insediarsi e a noi di ascoltare il canto degli uccelli e di osservare le api e le farfalle che impollinano i fiori. Questo consente ai bambini di città di vivere un'esperienza a contatto con la natura nel loro ambiente familiare abituale e, allo stesso tempo, offre una piattaforma didattica per l'educazione ambientale di tutti i gruppi d'età.

Quando, tra uno o due anni, verrà ristrutturata la fermata dell'autobus di fronte alla biblioteca comunale di Wädenswil, basterà riposizionare le fioriere e le piante ornamentali. Gli arredi urbani mobili possono essere riutilizzati per altri progetti di valorizzazione temporanea in altre zone. I progetti temporanei invitano i passanti a sostare, osservare e passeggiare. L'obiettivo di medio e lungo termine dovrà essere di trasformare queste «oasi» in luoghi permanenti di biodiversità e frescura. In fin dei conti è questa la soluzione più sostenibile ed economica.

Il modo in cui lo spazio pubblico stradale verrà trasformato e utilizzato in futuro è nelle mani degli urbanisti. Saranno necessarie soluzioni creative e multifunzionali per garantire alla natura, alla biodiversità, al clima e all'essere umano spazio, comfort, valore aggiunto e responsabilità nello spazio urbano. È quanto hanno dimostrato in modo esemplare gli studenti con il loro progetto a Wädenswil.

Wädenswil: valorizzazione dello spazio davanti alla biblioteca (Foto: © Kevin Hess; bozzetto: © Mathias Wenger).



2.3 Verso un inverdimento tattico

Per adattare le città agli effetti del cambiamento climatico, l'inverdimento (greening) è un approccio promettente e vantaggioso per il comfort dei pedoni. L'urgenza di agire ci invita a immaginare un paesaggismo tattico. Ma come rendere la temporaneità compatibile con le esigenze e la transitorietà degli esseri viventi?

Mathieu Pochon, ingegnere ambientale libero professionista, atelier salto

Inverdire e pedonalizzare, un'unica battaglia

Oggi giorno le città si trovano sempre più spesso ad affrontare ondate e isole di calore, siccità e forti piogge torrenziali con gravi conseguenze nonché perdita di biodiversità. Nonostante la promozione della camminabilità sia alla base di una mobilità più sostenibile, i pedoni sono i più esposti alla stagionalità e agli effetti del cambiamento climatico (calura, intemperie), a cui sono particolarmente sensibili gli anziani e i bambini. La progettazione degli spazi pubblici è quindi particolarmente importante; le nuove parole d'ordine in tal senso sono deimpermeabilizzazione del suolo e rinaturalizzazione dello spazio urbano. La vegetazione svolge un ruolo fondamentale per la riduzione delle isole di calore, la regolazione del ciclo dell'acqua, la valorizzazione della biodiversità e il miglioramento della qualità dell'aria, per non parlare dell'attrattività del paesaggio e dei benefici per la salute (fisica e mentale) della popolazione urbana. I servizi ecosistemici associati alla «natura in città» sono numerosi e il potenziale è ancora ingente. Due esempi, a Sion e a Ginevra, illustrano come realizzare inverdimenti provvisori.

Conciliare l'urgenza e le tempistiche

L'urgenza dell'inverdimento è tanto maggiore quanto più tempo impiega quest'ultimo, soprattutto nel caso degli alberi, per dispiegare appieno i suoi effetti. Tuttavia, a causa di tale urgenza non bisogna limitarsi a soluzioni a breve termine. È necessario sviluppare un vero e proprio «inverdimento tattico» in grado di fornire soluzioni rapide ma anche adeguate a lungo termine e in linea con le esigenze delle piante e del suolo.

In quest'ottica, la città di Sion sviluppa dal 2020 progetti transitori ed evolutivi in Place de la Planta, in vista di realizzare un progetto di riqualificazione più approfondito. Il primo anno, questa superficie minerale di 5000 m² è stata punteggiata da isole di frescura (progetto «Le Damier»), composte da alberi in vaso, punti d'acqua, un rivestimento chiaro di tipo calcareo (concrezione minerale), varie sedute. Misurazioni termiche hanno dimostrato l'efficacia dell'intervento rispetto ad altre superfici non riqualificate. Dopo questa prima esperienza positiva, la città ha allestito un parco temporaneo, il progetto «Atoll», composto da una serie di isole erbose e alberate, una piccola spiaggia sabbiosa per i bambini e una nave pirata di legno. Panchine, sedute in legno e getti d'acqua in tutto il parco garantiscono il comfort degli utenti.

Sion, Place de la Planta:
allestimento temporaneo
della piazza nel 2021
(Foto: © Lindaphoto).



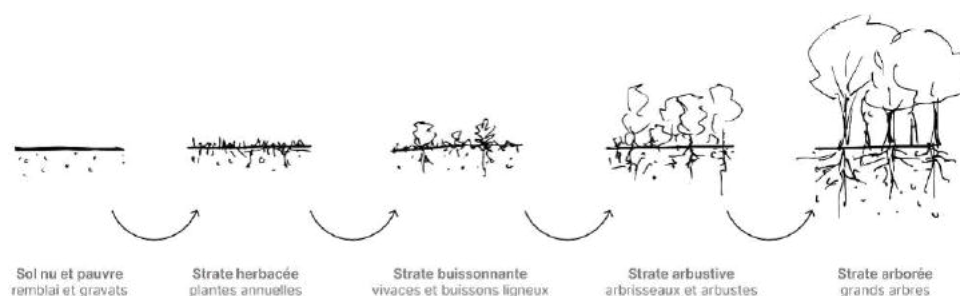
Alberi che nascondono foresta e altri habitat naturali

Con le loro virtù ecosistemiche e il loro aspetto affascinante per il pubblico, gli alberi hanno assunto un ruolo centrale nel rinverdimento urbano. Ciononostante, non devono mettere in ombra la moltitudine di altre piante, erbacee o arbustive, e di microambienti che contribuiscono anch'essi a una maggiore biodiversità. La resilienza degli ecosistemi urbani dipende dalla moltiplicazione e dalla sovrapposizione di habitat differenti e interconnessi.

La creazione di zone umide, ad esempio, consente di ospitare altre specie e di gestire meglio l'acqua piovana, limitando il rischio di inondazioni in caso di forti precipitazioni. Gli specchi d'acqua, inoltre, danno un gradito senso di frescura ai passanti e valorizzano il paesaggio urbano. A Ginevra, la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture (HEPIA) ha creato uno stagno temporaneo su un parcheggio per una durata di due anni e mezzo. Costruita con un budget limitato e il coinvolgimento degli studenti, questa zona umida di 130 m² e profonda 80 cm è stata realizzata su una piastra di fondazione sopra le cantine del seminterrato e permette di raccogliere l'acqua proveniente dal tetto della scuola, evitando così di sovraccaricare il sistema di drenaggio e avviando a eventuali allagamenti.

La transitorietà è intrinseca nella natura

I progetti di rivegetazione urbana devono spesso fare i conti con terreni di scarsa qualità, compattati e spesso inquinati. Poiché il suolo è una risorsa limitata, i progetti di urbanistica tattica gioverebbero nel trarre ispirazione dalle successioni ecologiche degli habitat naturali, utilizzando in ottica evolutiva associazioni di piante pioniere come precursori per altre forme di vegetazione. Infatti, le successioni naturali delle forme vegetali modificano progressivamente l'ambiente preparandolo a ospitare altre piante più «esigenti» (cfr. schema sottostante). Giocare con questa coevoluzione naturale tra le associazioni vegetali e il suolo (da rivitalizzare) può essere effettivamente un vantaggio per sviluppare progetti in grado di fornire qualità ecosistemiche ma limitando i costi.



Dinamiche evolutive tipiche delle successioni vegetali (Schema: © Mathieu Pochon)

Ginevra: stagno temporaneo nel campus dell'HEPIA (Foto: © HEPIA).



2.4 Esplorazione degli spazi residuali nel centro storico di Firenze

Gli spazi residuali sono stati a lungo percepiti come inutili e poco funzionali. Interventi capillari di urbanistica temporale li trasformano in luoghi che predispongono l'instaurarsi di forme di aggregazione e relazione sociale per la collettività.

Luigi Vessella, architetto, PhD, Dipartimento di Architettura, Università di Firenze

Mirko Romagnoli, architetto, PhD, Dipartimento di Architettura, Università di Firenze

«Cerca trova»¹ è il motto del progetto di ricerca «*Pocket Parks for All*. La valorizzazione degli spazi residuali in abbandono come opportunità per la città inclusiva», condotta dall'Accessibility Lab (FAL) dell'ateneo fiorentino. Gli obiettivi principali erano due:

- far emergere e descrivere gli episodi spaziali e i contesti urbani che versano in condizioni di abbandono e trascuratezza all'interno del centro storico di Firenze;
- interpretare e comparare i diversi spazi residuali individuati in vista della loro valorizzazione mediante micro-interventi di rigenerazione urbana.

La ricerca fornisce agli enti locali un metodo per identificare le potenziali aree d'intervento. Inoltre, individua una rete di spazi residuali nel centro storico, allo scopo di elaborare un progetto pilota di rigenerazione urbana attraverso interventi temporanei. La valorizzazione degli spazi residuali nel centro storico di Firenze è particolarmente utile alla luce delle criticità e delle minacce evidenziate dall'UNESCO, tra cui l'impatto del turismo di massa, la conseguente riduzione del numero di residenti e le carenze dello spazio pubblico in termini di mobilità urbana e di inquinamento dell'aria.

Un metodo di lettura degli spazi residuali

Il metodo d'indagine proposto nasce dall'ibridazione di due tecniche di analisi dello spazio urbano: la cosiddetta «*strollology*», conosciuta anche come «scienza della passeggiata», una pratica di esplorazione dinamica dello spazio, congeniale per effettuare una lettura informale, spontanea e creativa di un contesto urbano e che ha svolto la funzione di selezionatrice di casi, e il *metodo delle manifestazioni e delle cause*, articolato in quattro livelli di approfondimento progressivo, rivolto al riconoscimento di quegli elementi in grado di descrivere le caratteristiche oggettive, ma anche le sensazioni e le atmosfere che uno spazio possiede e trasmette ai suoi abitanti.

Il progetto pilota

La prima esperienza di applicazione del metodo di analisi riguarda uno dei principali assi pedonali del centro storico di Firenze, lungo circa due chilometri. La traiettoria seguita durante l'attività esplorativa non è stata lineare, come l'asse viario «pilota» avrebbe suggerito, ma ha assunto un carattere sinusoidale, ondivago, volto alla ricerca di episodi significativi, vicini all'asse matrice, ma spesso nascosti. I risultati registrati durante la passeggiata esplorativa, un'attività empirica che è analitica ed emozionale allo stesso tempo, hanno messo in luce alcuni aspetti attesi e altri invece imprevisti. L'esplorazione ha messo in luce come alcune delle caratteristiche ricorrenti negli spazi

Firenze, Piazzetta dei Tre Re: slargo trascurato, nascosto e senza particolari attrattive, sito in pieno centro storico pedonale (Foto: © Luigi Vessella).



residuali siano trasversali, cioè indipendenti dalla collocazione dello spazio analizzato nella città: sono state ad esempio rilevate carenze dei dispositivi urbani sia negli spazi lungo l'asse pedonale analizzato sia in aree nascoste o dimenticate. Quando gli spazi pubblici non hanno un carattere proprio, una vocazione, una identità riconosciuta dagli abitanti, diventano luoghi anonimi, di semplice passaggio; quando possibile, sono utilizzati come parcheggi.

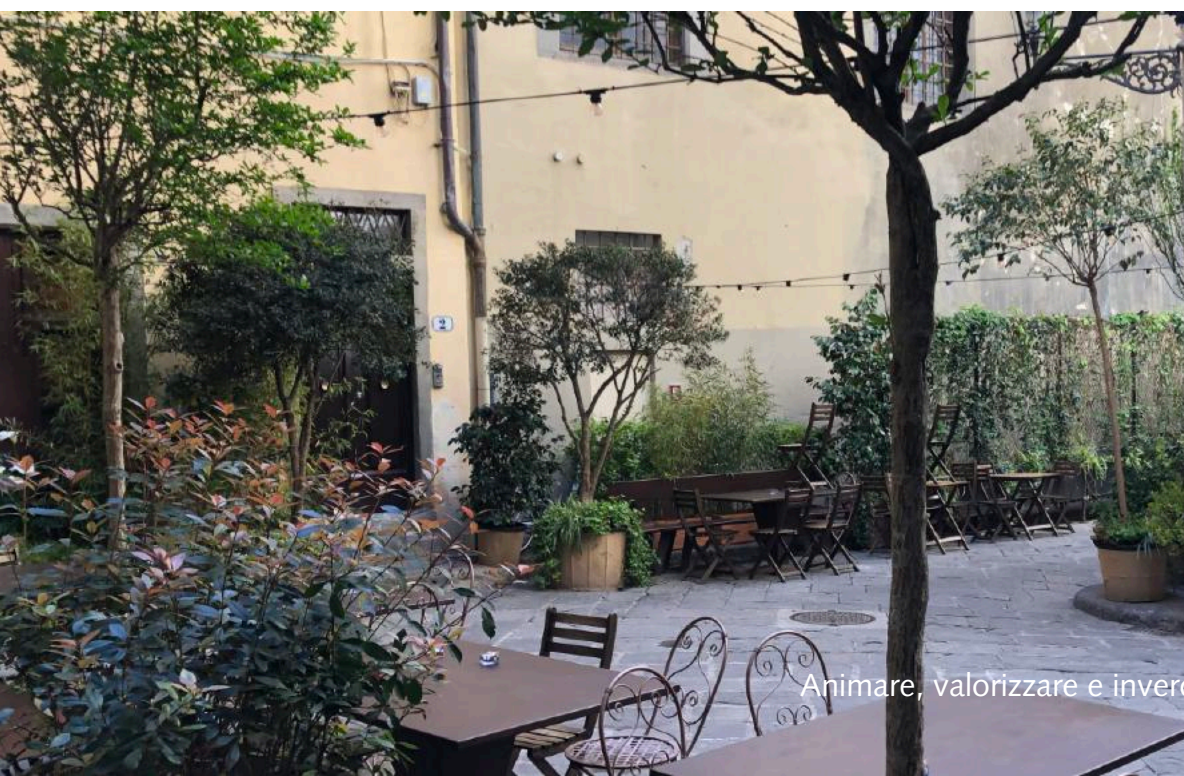
È l'assenza di attrattività o di particolari elementi di interesse capaci di fungere da catalizzatori a favorire maggiormente l'instaurarsi di una condizione di residualità. Esistono tuttavia spazi residuali che si caratterizzano per la frequenza degli scambi sociali che ospitano. Nonostante ciò soffrono spesso dell'incapacità di gestione dei flussi che li attraversano e dell'assenza di progettazione degli elementi che li costituiscono: elementi che generano disagio e disaffezione emotiva verso lo spazio.

Impatto della ricerca

La difficoltà attuativa in un contesto sensibile come quello del centro storico di Firenze suggerisce un approccio incentrato su temporalità, flessibilità e polivalenza anziché soluzioni definitive che potrebbero mettere a repentaglio lo stato dei luoghi. Gli allestimenti temporanei permettono di verificare gli effetti e la compatibilità degli interventi trasformativi. Dispositivi urbani più «intelligenti» e progettati su misura consentono di sperimentare modalità diverse di organizzazione spaziale, tornando a donare una dignità estetica, funzionale e sociale a spazi in stato di abbandono o sottoutilizzati. Il monitoraggio degli impatti di un allestimento temporaneo fornisce spunti utili per uno strumento operativo di lungo termine. A Firenze, un esempio di questo approccio è il progetto di riqualificazione temporanea della piazzetta dei Tre Re, uno degli spazi residuali individuati dalla ricerca, che dal 2016 si trasforma da spazio trascurato a oasi urbana; con la collaborazione di numerosi vivaisti locali, ogni primavera la piazzetta viene attrezzata con un bar temporaneo, elementi vegetali, pareti di arrampicata sponsorizzate e strutture smontabili e riutilizzabili progettate su misura. L'inverdimento dello spazio e le sedute ombreggiate sono tra le caratteristiche più apprezzate dagli utenti.

¹ «CERCA TROVA» si riferisce alla scritta dipinta nell'affresco *La battaglia di Marciano in Val di Chiana* di Giorgio Vasari, sito nel *Salone dei Cinquecento* a Firenze. È uno stimolo alla ricerca dell'affresco murale di Leonardo da Vinci *La battaglia di Anghiari* che, secondo fonti storiche, potrebbe essere nascosto in una delle pareti del Salone.

Firenze, Piazzetta dei Tre Re: riuso temporaneo durante l'estate con il semplice impiego di verde e arredi smontabili e riutilizzabili (Foto: © Mobilità pedonale Svizzera).





ENTRACTE

Etiket
SBB

SBB

Etiket
SBB

3 | Metodi e competenze

3.1 «Oasi estive», uno spazio di dialogo

3.2 Allestimenti temporanei: un nuovo partenariato pubblico-privato

3.3 La strada come spazio di opportunità



3.1 «Oasi estive», uno spazio di dialogo

Con le sue «oasi estive» la città di Bienne ha testato a due riprese il potenziale di utilizzazione e appropriazione dello spazio pubblico del Quai du Bas per realizzare al meglio il suo progetto di riqualificazione urbana. Pianificati con cura, gli allestimenti temporanei rientrano in una riflessione a lungo termine in vista di un progetto di rivalorizzazione generale.

Joachim Schlub, geografo, Urbanistica città di Bienne

Nel cuore della città di Bienne, il canale della Suze con i suoi argini, le banchine e i suoi viali alberati nonché i ponti che ne permettono l'attraversamento con vista sul paesaggio, costituisce uno degli assi urbani principali. Il Quai du Bas, che collega il centro della città e il lago, è uno spazio apprezzato dagli abitanti di Bienne, nonostante sia ad oggi in condizioni piuttosto degradate e venga utilizzato soprattutto dagli automobilisti come collegamento funzionale anziché come luogo per passeggiare e rilassarsi.

L'allestimento temporaneo in urbanistica

Il Quai du Bas dovrebbe essere rivalorizzato come spazio pubblico urbano di primaria importanza. Per soddisfare al meglio le aspettative ed esigenze dei vari gruppi di utenti, questi ultimi sono stati coinvolti fin dall'inizio nelle riflessioni sul progetto. Gli allestimenti temporanei in loco sono serviti da elemento di congiunzione fra i processi partecipativi e quelli di progettazione. Come piattaforma di scambio avevano lo scopo di:

- testare gli utilizzi dello spazio per rilassarsi, passeggiare e incontrarsi;
- precisare le aspettative degli utenti rispetto all'orientamento del progetto;
- informare efficacemente sulle intenzioni del progetto;
- permettere di identificare e rendersi conto più facilmente del potenziale dello spazio, modificando temporaneamente le abitudini dei passanti e dei residenti;
- avviare il dibattito pubblico, occupando non solo lo spazio stradale, ma anche quello mediatico con una presenza rilevante.

Metodo

Le prime «oasi estive» sul Quai du Bas sono state allestite tra luglio e settembre 2019 (il progetto ha ricevuto una menzione al Flâneur d'Or 2020). Un ponte è stato chiuso al traffico e nove parcheggi sono stati temporaneamente riconvertiti. Le superfici sgombrare da automobili sono state così allestite con arredi colorati che incentivassero i passanti a fermarsi. Questi spazi temporanei sono stati ampiamente utilizzati e hanno avuto riscontri positivi in generale da parte della popolazione, che ha potuto anche esprimere le proprie idee e volontà, rispondendo a un questionario online o lasciando un parere nell'apposita bucalettere in loco.

Bienne, Quai du bas:
passeggiata-workshop guidata per persone anziane (progettazione partecipativa), autunno 2022 (Foto: © Urbanisme Bienne).



Le indagini effettuate sul posto dagli specialisti e il riscontro positivo dei cittadini hanno confermato la necessità di una riprogettazione, ma anche di ponderare gli obiettivi, precisare e arricchire il programma del bando di gara per il progetto. Gli allestimenti temporanei hanno quindi permesso di creare una base di pianificazione solida e ampiamente condivisa.

Il progetto per la riqualificazione del Quai du Bas, elaborato nell'ambito di incarichi di studio paralleli, non è stato ideato solo da esperti in architettura paesaggistica, mobilità e urbanistica, ma è stato anche accompagnato da una rappresentanza della cittadinanza. Il progetto è stato ultimato alla fine del 2021 con un risultato promettente e ambizioso, in grado di rispondere alle preoccupazioni e attese del momento.

Nell'estate 2022 è stata realizzata una nuova «oasi estiva» per tre mesi con una semplice presentazione del progetto preliminare. Con questionari distribuiti quasi per gioco direttamente in loco e grazie a passeggiate-workshop guidate, le persone interessate hanno avuto modo di conoscere meglio il progetto ed esprimere le proprie aspettative specifiche per un approfondimento. Ancora una volta, i riscontri sono stati positivi e hanno contribuito a evidenziare i punti più delicati.

Bilancio e prospettive

Le «oasi estive» hanno favorito gli scambi con i fruitori dello spazio in questione, rendendo più tangibili le intenzioni e fornendo un'interfaccia per una comunicazione attiva e comprensibile. L'esperienza dimostra l'importanza di ripensare i processi di partecipazione e pianificazione come un unico processo integrato per garantire un flusso di informazioni pertinente tra il progetto e i partecipanti e trarre un reale beneficio dagli input ricevuti. È inoltre essenziale accompagnare la partecipazione con un monitoraggio della qualità, coinvolgendo specialisti esterni con una visione sufficientemente neutrale in grado di raccogliere e documentare i riscontri della popolazione.

Le autorità comunali hanno finora tratto conclusioni positive. Apprezzati dai cittadini, gli allestimenti hanno reso il progetto più concreto e le esperienze d'uso hanno permesso di approfondire alcune tematiche. Si tratta di una buona notizia, poiché l'implementazione di questi progetti temporanei richiede notevoli risorse umane e un'attenta pianificazione dei costi, entrambi elementi importanti da considerare fin dalle prime fasi. I molteplici livelli di coordinamento tra i vari attori coinvolti (autorità cantonali e comunali, partner esterni, vicinato ecc.) richiedono anche che il responsabile della realizzazione dei progetti temporanei sia rigoroso e flessibile nella comunicazione.

Visto il successo delle «oasi estive» al Quai du Bas e il loro impatto positivo sul progetto di riqualificazione, il processo di sviluppo integrato e inclusivo sarà perseguito allo stesso modo, invitando gli utenti e i residenti a informarsi e a partecipare, in particolare attraverso un'anticipazione della futura riprogettazione nell'estate 2023.

Bienne, Quai du bas:
questionario esposto
accanto ad allestimenti temporanei (estate 2022)
(Foto: © Urbanisme Bienne).



3.2 Allestimenti temporanei: un nuovo partenariato pubblico-privato

Gli allestimenti temporanei sono sempre più diffusi e trasformano alcune vie in strade di quartiere piene di vita. Chi realizza e gestisce la manutenzione? I privati che li hanno richiesti, le associazioni o i collettivi che si attivano per un fine settimana, i committenti esterni o gli enti comunali? Come perdurano nel tempo, visto che sono realizzati in contesti spesso più flessibili e senza un budget per la manutenzione?

Julie Imholz, architetta-urbanista EPFL-FSU e paesaggista FSAP-REG A

Dove i marciapiedi fioriscono...

Già in diverse città è stata introdotta una procedura di autorizzazione per inverdimenti finalizzati a garantire maggiore flessibilità in termini di occupazione dello spazio pubblico. Residenti, imprese, associazioni, asili nido, ecc. possono così dotare di verde a titolo gratuito lo spazio pubblico, in particolare i marciapiedi, nel rispetto dei vincoli tecnici e normativi. Nonostante il supporto pedagogico e materiale che accompagna la manutenzione di questi «giardini tascabili» e le relazioni di vicinato che nascono attraverso queste iniziative, i lavori di giardinaggio non vengono sempre eseguiti con regolarità e, di conseguenza, le aiuole e l'intera strada sono lasciate all'abbandono. Per ovviare a questa mancanza di senso civico, l'ente incaricato deve assicurarsi che la manutenzione venga effettuata regolarmente dai cittadini.

...e gli spazi di ristoro all'aperto sostituiscono i parcheggi

Durante il lockdown molti bar e ristoranti avevano disposto tavolini sui marciapiedi per servire i clienti all'aperto. Oggi per questi spazi all'aperto in parte improvvisati, è necessario un permesso di costruzione, che dà diritto a privatizzare parcheggi a fini commerciali. La procedura onerosa e i costi dell'affitto spingono molti gestori a smantellarli, benché contribuissero ad animare le strade. Ma la loro scomparsa potrebbe forse favorire un'occupazione pubblica dei parcheggi, estendendo la procedura autorizzativa in questione a scopi non lucrativi?

Dove la strada è di tutti

Esistono bandi di concorso pubblici che permettono di beneficiare di un finanziamento per processi partecipativi volti alla realizzazione di allestimenti temporanei. In tal modo sempre più strade di quartiere si reinventano e si rinnovano. Le proposte non mancano, ma vanno inquadrare bene, il che richiede impegno da parte dei servizi comunali e dei volontari. A volte anche preventivi ben fatti non tengono sufficientemente conto del dispendioso lavoro di gestione e coordinamento dei volontari. E una volta realizzate, si pone la questione della durata nel tempo di queste riconversioni temporanee: le verniciature sbiadite saranno ripristinate o si punterà a una soluzione definitiva? E tale soluzione sarà gradita anche ai gruppi di cittadini che non hanno partecipato?

Losanna: giardino tascabile
(Foto: © Service des parcs
et domaines, Città di
Losanna).



Anteprima dell'area stradale in una nuova veste

Gli allestimenti temporanei servono spesso per testare eventuali riconversioni urbane permanenti: deimpermeabilizzazione del suolo, piantumazione, ombreggiamento, collocazione di sedute. Questo approccio invita la comunità locale a guardare la propria strada o il proprio quartiere con occhi nuovi, immaginando una riqualificazione permanente e a godersi, per il tempo di un'estate, una strada dove incontrarsi, chiacchierare e intrattenersi come in un salotto, un giardino o una piazza. In questo modo, i residenti possono testare i vantaggi di una riduzione della circolazione senza escludere la possibilità di ripristino della situazione precedente. Spesso la popolazione viene coinvolta nella progettazione e, grazie alle sue conoscenze del luogo, nella realizzazione e sperimentazione degli utilizzi. I test servono ad assicurarsi che le future trasformazioni permanenti soddisfino effettivamente le esigenze degli utenti, in attesa di studi di fattibilità, approvazione del preventivo e costruzione. Sebbene non possano sostituire una riconfigurazione permanente di qualità, questi allestimenti provvisori possono contribuirvi per un periodo di tempo limitato, ma non dovrebbero essere progettati con l'intenzione di spendere meno.

Coprogettazione della strada: si può anche improvvisare?

I progetti che offrono ai residenti la possibilità di riappropriarsi della propria strada hanno una durata limitata perché anche i permessi e la resistenza dei materiali hanno una scadenza e cambiano le modalità di utilizzo. E queste modalità sono molteplici. Come scegliere quella migliore? E occorre davvero scegliere? Una strada può essere animata anche mediante bar o locali all'aperto, «giardini tascabili» e altri interventi. È necessario coordinare le varie iniziative temporanee sotto l'egida di almeno un ufficio pubblico. Gli allestimenti temporanei riguardano gli ambiti e le competenze più vari, dalla pianificazione della mobilità alla progettazione urbanistica di quartiere, passando per l'animazione socio-culturale; le competenze sono ripartite fra uffici diversi di una stessa amministrazione. Occorre sviluppare strutture in cui sia possibile lavorare di concerto al servizio dei residenti.

Lo scopo degli allestimenti temporanei è l'appropriazione della strada da parte della società civile sotto la supervisione delle autorità. C'è da chiedersi se le relative procedure non siano diventate (troppo) assistenzialistiche. Si può oggi occupare lo spazio pubblico, anche solo temporaneamente, senza autorizzazione, commettendo quindi un atto di disobbedienza civile per immaginare una strada vivace e spontanea, alla stregua dei «guerriglieri verdi» degli anni Sessanta?

Losanna, quartiere della Place du Nord: il progetto «Les îlots du Nord», realizzato nel 2022 dall'associazione les Lombrics con il sostegno del collettivo Affluent, ha organizzato un laboratorio di pittura durante due weekend e l'atelier «oasi vegetali» (Foto: © Charlotte Thietart).



3.3 La strada come spazio di opportunità

Come si possono progettare e sviluppare le aree stradali coinvolgendo la popolazione? Qual è il potenziale delle misure provvisorie negli spazi pubblici come strumento di partecipazione e pianificazione adattiva? Di seguito si espongono i risultati del progetto «Hardturmstrasse – Testnutzung Trottoir Süd» in merito all'utilizzo sperimentale del marciapiede sud.

Denkstatt sàrl

La Hardturmstrasse a Zurigo è un esempio emblematico del cambiamento a cui sono sottoposte numerose strade urbane, che non devono più «solo» garantire in maniera monofunzionale la gestione del traffico motorizzato, ma soddisfare anche le esigenze della vita urbana. Affinché questa trasformazione o ridefinizione delle aree stradali in spazi urbani all'aperto abbia successo, è essenziale coinvolgere gli attori locali.

La sperimentazione come strumento di pianificazione adattiva

Fino al 2011 la Hardturmstrasse è stata utilizzata come strada di accesso all'autostrada, poi riconvertita in strada di quartiere e ora in zona 30 dall'autunno 2020. Il suo aspetto di strada a prevalenza motorizzata e la sua linearità sono rimasti invariati, continuando così a invogliare molti automobilisti a percorrerla. Un risanamento completo con una nuova ripartizione e riconfigurazione dell'area stradale è in fase di pianificazione e non sarà attuabile prima del 2027. Pertanto, la città di Zurigo ha deciso di introdurre prime misure immediate provvisorie, che su richiesta del quartiere sono state implementate non solo sulla carreggiata, ma anche sul marciapiede sud, largo circa 6,5 metri. Da luglio 2022, tre zone del marciapiede selezionate per lo svolgimento del test sono state allestite con fioriere, tavoli da picnic, sedute e giochi (bocce, ping-pong) per invitare gli utenti a una sosta ricreativa. Nella scelta dei materiali è stata prestata grande attenzione al riutilizzo e alla riciclabilità.

L'obiettivo degli interventi di riqualificazione, che dureranno da cinque a sette anni, consiste nel migliorare la qualità di sosta sul tratto lungo 900 metri (carreggiata e marciapiede) e nel far rispettare il limite di velocità grazie alla nuova fisionomia. Nell'ottica di una pianificazione adattiva, i risultati di questo allestimento transitorio dovrebbero poter confluire nel progetto di riqualificazione generale. Le zone selezionate per il test servono da modello in scala 1:1.

Riqualificazione come processo co-creativo

Le misure inerenti al marciapiede sono state sviluppate e attuate nell'arco di sei mesi in collaborazione con i residenti, i rappresentanti dei proprietari e delle attività commerciali. L'ufficio tecnico della Città di Zurigo ha incaricato lo studio di architettura Denkstatt sàrl della progettazione e realizzazione nel rispetto dei principi fondamentali di massima efficacia e centralità delle esigenze, garantendo al contempo sostenibilità ecologica, utilizzo efficiente delle risorse economiche e realizzazione secondo un serrato cronoprogramma. In collaborazione con l'ufficio preposto (Büro für Sozialraum & Stadtleben) della Città di Zurigo, le richieste specifiche del quartiere riguardo allo spazio esterno sono state raccolte in occasione di una visita esplorativa a piedi, di colloqui con gli

Zurigo, Hardturmstrasse: sedute in blocchi di cemento riciclato, grandi fioriere e pannello informativo su un sondaggio online, all'angolo tra Förlibuck e Hardturmstrasse (Foto: © Denkstatt sàrl).



interessati e di un laboratorio. Proprio durante il laboratorio è stato presentato un progetto di base con gli elementi fondamentali da rifinire e completare insieme ai partecipanti.

Dopodiché, si è proceduto a integrare e combinare in modo coerente l'analisi, i requisiti formali dello spazio pubblico stradale e le esigenze specifiche del quartiere e a «tradurli» in un linguaggio di progettazione solido. Una prima bozza è stata presentata ai partecipanti del laboratorio durante una sessione informativa online e a luglio 2022 il quartiere ha beneficiato delle prime implementazioni. Nel frattempo è stata fondata un'associazione che coordina le attività relative al marciapiede sud e raccoglie le richieste del vicinato. Quest'attenzione per le esigenze e i dettagli è preziosa, perché promuove l'appropriazione e la fruizione delle nuove opportunità di sosta e agevola al contempo gli scambi tra il quartiere e l'amministrazione.

Il potenziale della provvisorietà

Le misure temporanee, elaborate in modo partecipativo, sono uno strumento per modificare spazi e visibilità in breve tempo. Tuttavia, occorre considerare due aspetti: da un lato, la realizzazione di questi interventi deve soddisfare determinati requisiti e attenersi all'occorrenza a iter di autorizzazione. In secondo luogo, la prototipazione non avviene solo sul piano delle misure, ma anche a livello dei processi amministrativi, dove possono sorgere ostacoli imprevisti che comportano ritardi.

Sperimentare con strumenti provvisori ha un grande potenziale in termini di appropriazione e partecipazione, soprattutto quando si tratta di effettuare adattamenti flessibili o perfezionamenti. L'utilizzo concreto di questi spazi mette in evidenza le esigenze, le possibilità di fruizione e il loro plusvalore. Per sfruttare questo potenziale occorre tuttavia aprirsi a tale «valore d'uso», ovvero è necessario osservare e ascoltare attentamente se e come lo spazio pubblico in questione è realmente utilizzato nella vita quotidiana. La partecipazione nell'ambito della pianificazione adattiva non si esaurisce con l'attuazione delle misure. Occorre piuttosto continuare a dialogare per assicurare lo scambio di conoscenze e informazioni a tutti i livelli (vita quotidiana, autorità amministrative e progettisti). Nel caso della Hardturmstrasse, la Città di Zurigo ha analizzato l'impatto dell'intervento con sondaggi, indagini sul posto e interviste. I risultati hanno portato a diversi aggiustamenti e ottimizzazioni e confluiranno anche nel progetto di riqualificazione.

Le misure immediate sulla Hardturmstrasse sono un esempio di reinterpretazione dello spazio stradale; da una monofunzionalità fortemente incentrata sul traffico motorizzato privato a un'area (all'aperto) che consente una molteplicità di utilizzi e qualità, come la sosta, il gioco e l'incontro.

Zurigo, Hardturmstrasse:
draisina prestata dalle FFS e trasformata in palcoscenico dai residenti
(Foto: © Denkstatt sàrl).







4 | Testare per poi progettare a lungo termine

4.1 Dinamiche di perfezionamento socio-spaziale

4.2 E se gli allestimenti temporanei diventassero permanenti?

4.1 Dinamiche di perfezionamento socio-spaziale

Gli allestimenti provvisori sono caratterizzati da una dinamica di miglioramento continuo. I primi risultati di uno studio di accompagnamento socio-spaziale che ha analizzato due zone di aggregazione temporanee, mostrano come devono essere classificati questi progetti e a che cosa servono le valutazioni.

William Fuhrer, professore di urbanistica e architettura, Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur, Scuola universitaria professionale del Cantone di Berna

Pluridimensionalità degli spazi urbani

Non esistono spazi urbani, quartieri e zone d'incontro uguali fra loro. Anche quelli all'apparenza identici o simili presentano differenze rilevanti se esaminati attentamente. Questo è dovuto a una molteplicità di aspetti come la morfologia urbana, la densità di utilizzo o di offerta, la composizione demografica della popolazione e il suo grado di interazione e organizzazione. Ma altrettanto rilevanti sono anche la tipologia degli spazi all'aperto, le diverse forme di mobilità, nonché le modalità e l'intensità dell'inverdimento: tutti questi elementi, e in particolare la loro interazione reciproca, mettono in luce le più varie dinamiche e sfaccettature degli spazi urbani e ne evidenziano la complessità.

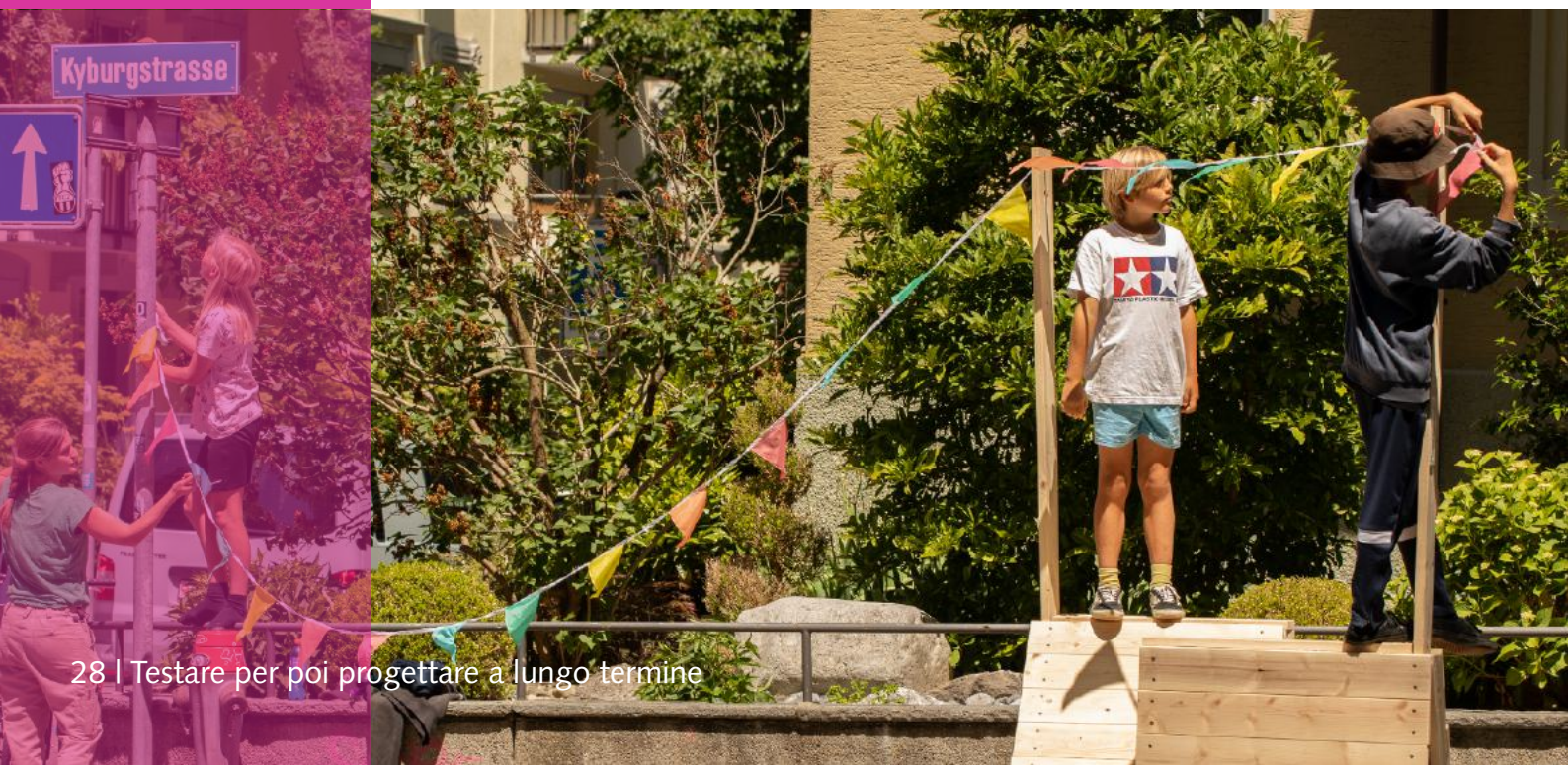
Interventi progettuali

Intervenire a livello progettuale nello spazio pubblico stradale, come all'interno di una zona d'incontro, consente forse di risolvere alcuni aspetti specifici, ma non la situazione generale, a causa della sua complessità e pluridimensionalità. Nella teoria del design e della pianificazione, Horst Rittel parla di «wicked problems», ovvero di problemi che non si prestano a soluzioni universali e definitive, ma piuttosto sono costantemente migliorabili a piccoli step¹. Gli interventi progettuali provvisori sembrano avere appunto questa dinamica di miglioramento continuo e dischiudono un grande potenziale come strumento per l'ulteriore sviluppo delle zone d'incontro.

Metodologia di valutazione e conclusioni

Questo potenziale è stato esaminato in modo più approfondito e scientifico nell'ambito dell'accompagnamento e della valutazione di due interventi pilota². Lo scopo dello studio consisteva nell'analizzare l'impatto degli allestimenti provvisori sulla qualità degli spazi esterni e di conseguenza sull'intensità d'uso e d'interazione³. Per questo motivo è stato necessario adottare un approccio fenomenologico e al contempo strutturato, che tenesse conto delle circostanze esterne. È stata sviluppata appositamente una metodologia di valutazione che unisse i metodi qualitativi e quantitativi della ricerca in campo sociale e valutasse gli effetti mediante un'analisi prima-dopo. I risultati dello studio spaziano dalla configurazione dei processi, alla percezione degli utenti e dei residenti, all'impatto concreto delle misure di progettazione sull'utilizzo dello spazio, fino all'identificazione degli ostacoli. Mostrano inoltre come diverse circostanze specifiche possano interagire e influenzare l'impatto di un progetto provvisorio. Uno degli interventi pilota, quello nella zona

Zurigo, Kyburgstrasse:
allestimento provvisorio
nella zona d'incontro
(Foto: © Camille Decrey).



d'incontro sulla Kyburgstrasse a Zurigo, è stato effettuato in un quartiere densamente edificato e popolato nonché adiacente a un parco. Questo lasciava presupporre che la valorizzazione dello spazio stradale non avrebbe avuto successo, visti gli spazi all'aperto già presenti e la scarsa richiesta di fruizione. Invece, l'analisi ha evidenziato che l'allestimento provvisorio aveva aumentato notevolmente le attività e le interazioni⁴. L'intervento sembra aver colmato un'esigenza non soddisfatta fino a quel momento e ha avuto un forte impatto sull'utilizzo dello spazio stradale e sull'interazione fra gli abitanti del quartiere. La presenza del parco, percepito inizialmente come un rischio o un ostacolo, potrebbe essere interpretabile anche come un catalizzatore che ha creato una comunità abituata nel frattempo ad appropriarsi dello spazio pubblico nella vita quotidiana, nonché a identificare ed esprimere più facilmente le proprie esigenze.

È emerso chiaramente che un approccio partecipativo coerente in loco, basato sulle esigenze delle parti interessate, è fondamentale per una progettazione pertinente e ben riuscita volta a ravvivare e consentire l'appropriazione di una zona d'incontro. Inoltre, è stato dimostrato che una «riqualificazione imposta dall'alto», ad esempio per raggiungere obiettivi generali di mobilità, non è un buon punto di partenza per ottenere il consenso e l'accettazione degli interventi progettuali di pianificazione. Le iniziative promosse dal quartiere sono molto più importanti.

Studi socio-spaziali dei progetti provvisori

Allestimenti temporanei con sperimentazioni e test possono essere realmente vantaggiosi se realizzati a partire dalle iniziative e dalle esigenze del quartiere. Le conseguenti valutazioni aiutano a trarre sistematicamente conclusioni basate sull'evidenza e consentono di prendere in considerazione la complessità delle situazioni specifiche, di evitare errori d'interpretazione, ma anche di ricondurre gli effetti a interventi o principi progettuali. Le valutazioni servono quindi a consolidare i risultati di progetti specifici. Di conseguenza, sono particolarmente promettenti quando si focalizzano sull'intervento e includono le conoscenze acquisite prima, durante e dopo il processo di pianificazione e progettazione. I progetti temporanei sono ideali a tal fine, perché si basano su una cultura di pianificazione adattiva che può beneficiare di questo tipo di interazioni per migliorare costantemente la qualità di sosta e le possibilità di appropriazione del nostro spazio vitale.

¹ Rittel, H., & Webber, M. (1973): Dilemmas in a General Theory of Planning. Policy Sciences, 4(2), pagg. 155-169.

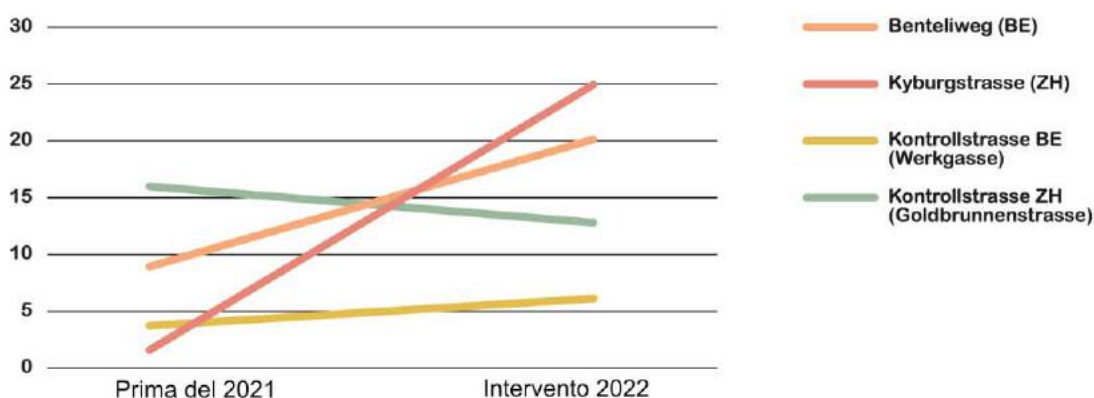
² Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung 2020- 2024: Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich; team di progetto: Mobilità pedonale Svizzera, Associazione svizzera animazione socioculturale infanzia e gioventù, Atelier Olga, Scuola universitaria professionale del Cantone di Berna, Città di Berna e Città di Zurigo.

³ Gehl, Jan (2018): Leben zwischen Häusern. Jovis Verlag, Berlin, pag. 6 e segg.

⁴ Von Däniken, A. & Fuhrer, W. (2023): Zwischenbericht Begleitstudie. Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung 2020- 2024: Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich, Scuola universitaria professionale del Cantone di Berna, Bienne.

Numero di attività prima e dopo l'intervento. Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung 2020- 2024: Bewegen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich (Grafico: © Scuola universitaria professionale del Cantone di Berna, 2023).

Numero di attività in strada



4.2 E se gli allestimenti temporanei diventassero permanenti?

Quando hanno successo, gli allestimenti inizialmente concepiti come temporanei possono rimanere in situ oltre la durata prevista inizialmente. Se sono fruibili e in linea con le esigenze dei cittadini gli utenti chiedono di mantenerli per 10-15 anni.

Laurent Essig, architetto paesaggista HES e urbanista FSU, Belandscape sàrl

Un approccio modulare-evolutivo

Gli arredi temporanei, una nuova modalità di sviluppo urbanistico in contesti complessi, sono concepiti in modo modulare per fornire una risposta evolutiva e adeguarsi ai risultati che emergono dopo le prime sperimentazioni. Questo approccio favorisce il processo di prototipazione, ovvero la sperimentazione in scala 1:1. Vengono conservati fino a quando rispondono alla domanda e alle esigenze degli utenti.

Alcuni progetti presenti da oltre dieci anni in diverse città della Svizzera romanda, come Nyon e Sion, hanno prodotto una nuova tipologia di spazi pubblici durevoli. Progettati inizialmente per 3 o 5 anni, sono rimasti fruibili per 10-15 anni per l'accoglienza pressoché unanime ottenuta da parte dei cittadini. La sostenibilità di questi progetti è quindi il risultato di un intervento temporaneo riuscito, in grado di rispondere alle aspettative e alle sfide dell'urbanistica contemporanea.

Testare per poi progettare a lungo termine

La sperimentazione in situazioni reali di un allestimento temporaneo permette di metterne in luce i punti forti e gli aspetti da migliorare. Gli interventi realizzati finora hanno arricchito notevolmente la conoscenza del comportamento degli utenti nello spazio pubblico e impattano il modo di concepire, pianificare e realizzare allestimenti temporanei e durevoli.

Sono stati sviluppati strumenti d'indagine su misura per valutare oggettivamente il comportamento, la percezione e il grado di soddisfazione dei fruitori. Le osservazioni sul campo, in diversi momenti della giornata, forniscono informazioni reali sulla fruibilità di un allestimento. È emerso che gli utenti apprezzano sia un approccio più «morbido», senza grandi lavori di costruzione o danni collaterali, sia la semplicità delle soluzioni adottate, come l'uso di materiali naturali (legno, sabbia ecc.) o di oggetti della vita di tutti i giorni.

Una risposta alle esigenze reali e attuali degli utenti

Questi nuovi spazi pubblici di creatività e libertà rivaleggiano sempre di più con strutture durature. Poiché relativamente poco costosi, sono percepiti in modo positivo e costruttivo. Inoltre, non richiedendo grandi lavori strutturali, la loro realizzazione non paralizza completamente il quartiere. Essendo interventi a bassa tecnologia, sono modulari e in contrapposizione all'approccio tutto cemento e asfalto; ed è sempre possibile ripristinare la situazione precedente.

Nyon, Square Perdtemps: bambini che si divertono in un parco giochi precedentemente occupato da un parcheggio
(Foto: © Michel Perret).



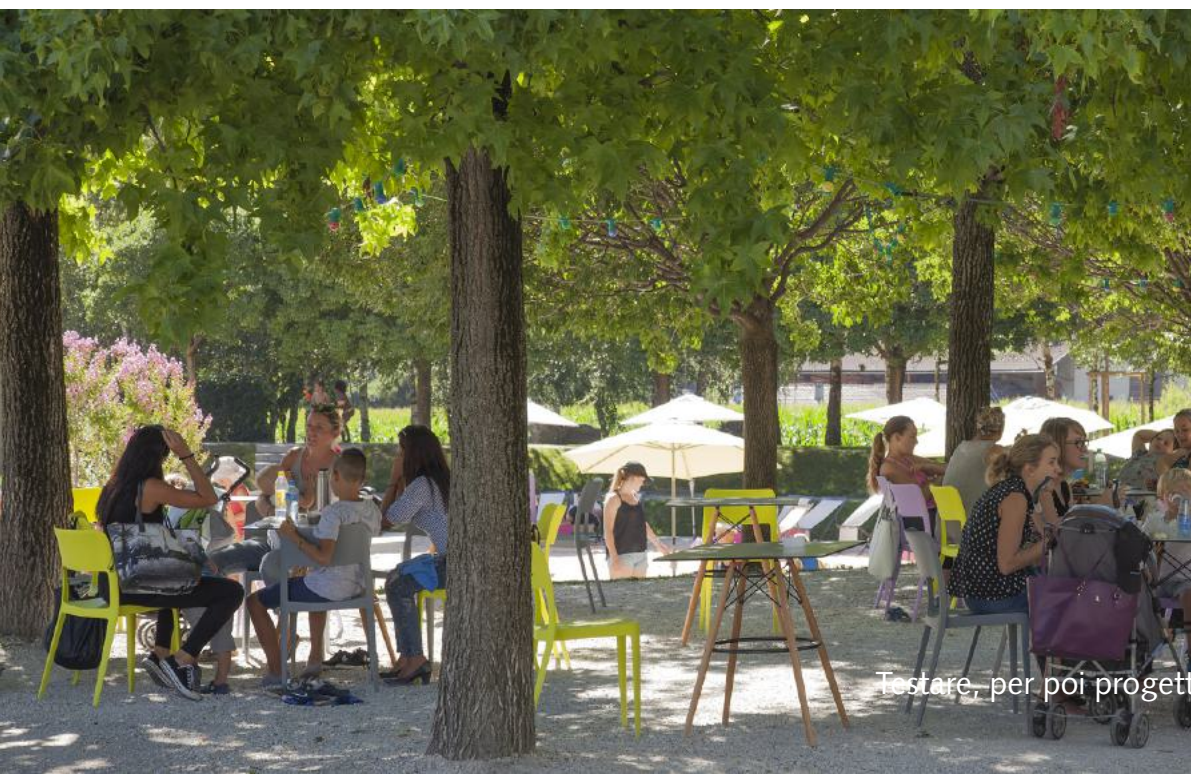
È comprensibile che gli utenti chiedano di prolungare la durata di questi allestimenti per soddisfare il bisogno di rilassarsi e incontrarsi nella vita quotidiana. Una quotidianità che è al centro delle riflessioni su questi interventi. La giornata di un cittadino è fatta anche di momenti distensivi come andare al parco giochi, sorseggiare un caffè all'aperto, controllare i messaggi o leggere un libro. Queste «boccate d'aria», che fanno parte di una quotidianità autentica e rassicurante, richiedono spazi specifici e in prossimità della propria sfera territoriale e sociale.

La decisione di mantenere per altri 10-15 anni gli allestimenti realizzati sulle rive della città di Nyon, come Square Perdtemps o la piazza della stazione (denominata binario 4), nasce da un'esplicita richiesta dei cittadini e rispecchia i risultati delle indagini sul loro grado di soddisfazione. È stata messa in luce in particolare la qualità degli ambienti, simili a veri e propri «paesaggi», e la varietà delle attività proposte. Lo stesso vale per l'allestimento di Cours Roger Bonvin a Sion, che inizialmente doveva essere temporaneo, ma l'accoglienza, la frequenza degli scambi e il successo hanno convinto le autorità a mantenerlo per almeno altri dieci anni. Si è voluto creare un unico parco omogeneo dover far coesistere strutture sportive e ricreative con l'ambiente paesaggistico e rafforzare lo spirito di appartenenza e di identificazione.

Impostare gli interventi in un'ottica di lungo respiro

In base alle esperienze raccolte, lo studio di architettura paesaggistica Belandscape ha avviato una nuova fase di progettazione e realizzazione per affrontare la sfida del consolidamento di queste strutture. Il problema della manutenzione si pone quando gli arredi e i giochi sono utilizzati per un periodo molto più lungo di quello previsto. La scelta di realizzarli in legno consente di ripararli o sostituirli facilmente. Ecco perché fin dalla progettazione di tali allestimenti Belandscape considera un loro eventuale utilizzo prolungato, per consentire di fruire con continuità degli spazi pubblici riqualificati ed entusiasmare i cittadini per la città di domani.

Sion, Cours Roger Bonvin:
inverdimento di oltre un ettaro della copertura autostradale, che diventa un luogo di relax, attività ludiche e sportive
(Foto: © Laurent Essig).





5 | Spunti dall'estero

5.1 Montréal: riscontri sulle iniziative di urbanistica transitoria



5.1 Montréal: riscontri sulle iniziative di urbanistica transitoria

A Montréal, la pratica dell'urbanistica tattica è emersa all'inizio dello scorso decennio come stratagemma per trasformare il volto dei quartieri della città. Ha potuto diffondersi grazie alla leadership di una nuova generazione di professionisti e ha contribuito a trasformare il rapporto con lo spazio pubblico.

Mikael St-Pierre, urbanista, coordinatore, pianificazione e ambiente urbano CEUM & professore incaricato presso l'Università del Québec a Montréal

Nascita delle iniziative

Se la nozione di urbanistica tattica emerge intorno al 2005 in California con la nascita del *Park(ing) Day*¹, è nel 2011 che approda a Montréal, sostenuta da associazioni comunitarie². Inizia poi a riscuotere i primi successi in territorio quebecchese, dove inizialmente è praticata da pochi addetti ai lavori per poi diventare progressivamente un'attività apprezzata dal grande pubblico. Dal 2012, ogni anno oltre 200 parcheggi vengono riconvertiti per un giorno. Il *Park(ing) Day* contribuisce così a rendere popolare la nozione di urbanistica tattica nella metropoli.

Contemporaneamente nascono numerose organizzazioni, create da giovani professionisti, che contribuiscono al proliferare delle iniziative di urbanistica tattica, come l'*Association du design urbain du Québec* e il suo *Village Éphémère* oppure società quali *La Pépinière*, *Pete & Vegas*, il *Comité* e associazioni quali *Lande* e *Entremise*. Tra il 2010 e il 2015 queste associazioni contribuiscono a legittimare l'urbanistica tattica come strumento efficace per trasformare la città, grazie a un forte potenziale di adesione e appropriazione.

Impatto delle iniziative e istituzionalizzazione della pratica

L'urbanistica tattica diventa un modo efficace, facile e poco costoso per rilanciare spazi sottoutilizzati e attirare la popolazione. Le autorità municipali sono consapevoli delle potenzialità di questa pratica e, verso la metà del decennio scorso, colgono al volo l'opportunità. La città di Montréal commissiona una serie di progetti di urbanistica tattica per rivitalizzare spazi pubblici poco attrattivi. Nel parterre dello Stadio Olimpico, un vasto oceano di cemento, vengono create le *Jardineries*, una sorta di piccolo villaggio con punti ristoro e un programma di eventi per tutte le età. Nel centro città di Montréal, Place Émilie-Gamelin viene trasformata per accogliere un parco, un *biergarten* e giochi a grandezza naturale. Sul Plateau-Mont-Royal, un'ex stazione di servizio si è trasformata per qualche stagione in Place des Fleurs-de-Macadam nell'ambito di un progetto di urbanistica tattica volto a testare i possibili allestimenti in vista della realizzazione della prima *watersquare*³ di Montréal.

L'urbanistica tattica sta diventando rapidamente una risorsa istituzionale per la trasformazione degli ambienti in cui si vive. Il Programma delle strade pedonali e condivise («Programme de rues piétonnes et partagées, PRPP») è stato creato per accelerare la trasformazione e favorire la mobilità attiva; unisce varie pratiche emergenti come l'urbanistica tattica, la raccolta di dati *in situ* e la

Montréal, Terrasses Roy:
allestimento tattico realizzato nel 2017 e diventato permanente nel 2022
(Foto: © Mélanie Dusseault).



partecipazione pubblica, allo scopo di sperimentare la pedonalizzazione prima di pianificare ingenti investimenti per la trasformazione permanente di uno spazio. Sono così nati progetti emblematici come Place de Castelnau, Terrasses Roy e Place Shamrock che hanno permesso ai cittadini di Montréal di sperimentare i pregi della pedonalizzazione.

Infine, per meglio accogliere l'urbanistica tattica, vengono modificate le politiche pubbliche. Nel 2020, la città avvia una revisione del suo Piano urbanistico e di mobilità («Plan d'urbanisme et de mobilité»), nel quale sono inclusi anche elementi di urbanistica tattica, soprattutto la volontà di creare un Programma di urbanistica transitoria con l'obiettivo di «restituire (...) una vocazione civica alle superfici sfitte, aggiornando e realizzando il loro potenziale contributo alla transizione dei territori»⁴. Nel 2021 il distretto di Ville-Marie, nel centro di Montréal, modifica il proprio regolamento per «consentire l'occupazione [temporanea] di terreni privati non edificati (...) per attività o eventi di carattere comunitario»⁵. In questo modo, l'amministrazione comunale risponde a una carenza evidenziata nel 2016 dall'associazione Lande⁶.

Verso una transizione della mobilità e degli spazi pubblici

Negli ultimi dieci anni, il volto dei quartieri di Montréal è notevolmente mutato. Con l'avvento della pratica dell'urbanistica tattica, una generazione di giovani designer e progettisti ha contribuito a dimostrare che è possibile progettare la città anche in modo diverso. La sperimentazione ha permesso di accelerare la transizione verso ambienti di vita a misura d'uomo e di trasformare le abitudini, in particolare quelle legate alla mobilità, di un'intera generazione. L'urbanistica tattica di Montréal continua a catturare l'attenzione e a influenzare gli esperti a livello internazionale: nell'estate 2022 l'Avenue du Mont Royal ha accolto per qualche settimana il parco lineare più lungo del mondo. L'idea di rendere definitivo tale allestimento sta già entusiasmando i residenti del quartiere Le Plateau. Vedremo tra qualche anno se questo genere di trasformazioni continuerà a suscitare lo stesso interesse!

¹ Schneider, Benjamin (2017). How Park(ing) Day Went Global, Bloomberg. Disponibile al <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-park-ing-day>

² Thorpe, Amelia (2020). Owing the Street. The Everyday Life of Property, MIT Press, 344 pagine.

³ Piazza pubblica che può trasformarsi temporaneamente in bacino d'acqua, anche detta «piazza d'acqua».

⁴ Città di Montréal (2020). *Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, p. 73.

⁵ Estratto del regolamento urbanistico del distretto di Ville-Marie.

⁶ LANDE (2016). *Règlementation sur les terrains vacants publics à Montréal. État de la situation et comparaison avec d'autres villes en Amérique du Nord.*

Montréal: oltre 200 parcheggi trasformati in modo creativo in occasione del Park(ing) Day 2012 (Foto: © ADUQ).





Conclusioni e prospettive

Piantare il seme del cambiamento di paradigma

Camille Bernier, urbanista FSU, co-fondatrice di La Lézarde¹, membro del gruppo regionale di Mobilità pedonale Vaud & Flore Maret, responsabile di progetto Mobilità pedonale Svizzera

Molteplici soluzioni per una diversità di situazioni

Gli allestimenti temporanei si rivelano essere un valido strumento per sperimentare una città più resiliente. In pieno COVID gli interventi temporanei hanno accelerato la trasformazione dei nostri centri urbani in spazi pubblici all'aperto più accoglienti nonché il passaggio a forme di mobilità attiva. Di fronte a sfide quali la crisi climatica e la perdita di biodiversità, i progetti temporanei consentono di sperimentare tecniche di inverdimento e deimpermeabilizzazione per riportare la natura in città e migliorare la qualità di vita degli abitanti; sono inoltre un'importante leva per la rivitalizzazione di spazi degradati e la rivalorizzazione di aree pubbliche dedicate alla mobilità lenta.

Riportare la persona al centro della progettazione urbana

Gli allestimenti temporanei sono prototipi di spazi di vita che le persone testano e valutano semplicemente attraverso l'utilizzo quotidiano. Possono essere un efficace strumento partecipativo a disposizione delle città, consentendo di osservare e analizzare tutti i possibili utilizzi e fruitori: dai bambini che disegnano con i gessetti per terra, agli anziani seduti su una panchina, ai vicini che si incontrano o alle persone con difficoltà motorie. I progetti temporanei permettono ai residenti di appropriarsi delle loro strade e di renderle più animate e conviviali; un modo tramite cui apprezzare la propria città.

Adattare le procedure

Considerando il loro carattere evolutivo, le strutture temporanee sono progettate per essere adattate, ampliate o spostate, al fine di soddisfare nel breve termine le aspettative degli utenti e fornire una base di riflessione importante in vista di eventuali progetti definitivi. La valutazione di questi allestimenti urbani è quindi fondamentale per tenere conto della complessità delle situazioni ed evitare errori d'interpretazione. Tuttavia, gli iter di autorizzazione e le procedure amministrative necessari possono dissuadere in alcuni casi. Per verificare e analizzare i cambiamenti di utilizzo in un periodo di tempo rappresentativo, sarebbe nel pieno interesse delle amministrazioni pubbliche considerare tali allestimenti temporanei come processi partecipativi anziché come progetti edilizi, semplificando di conseguenza gli iter di autorizzazione.

Si tratta quindi di non considerare più gli allestimenti temporanei come elementi accessori nella riprogettazione degli spazi pubblici, bensì di concepirli come una fase necessaria nei complessi processi di pianificazione urbanistica adattiva. Le risorse finanziarie e umane per manutenzione, rinnovo e perfezionamento devono essere programmate e anticipate affinché svolgano il loro ruolo nella progettazione.

¹ L'associazione *La Lézarde* crea inverdimenti urbani temporanei in collaborazione con i residenti in spazi pubblici della Svizzera romanda. Grazie all'organizzazione di processi partecipativi, crea ambienti di vita conviviali, modulari, evolutivi, inclusivi e accoglienti per tutte le età e per la biodiversità. Fondatrici: Alessia Daouk e Camille Bernier, urbaniste (lazarde.ch).

Opfikon, «Pocket-Park Rohrstrasse»: processo partecipativo promosso da animatori socio-culturali per migliorare la qualità della sosta e del transito dei pedoni (Foto: © Johannes Küng).

Progetti citati

Berna, Balmweg, KORA-Projekte, Tiefbauamt, Stadt Bern. URL www.bern.ch/themen/stadt-recht-und-politik/mitreden-und-mitgestalten/kora-bern/

Bienne, Quai du bas, Urbanisme, Ville de Bienne. URL www.biel-bienne.ch/fr/valorisation-quais-de-la-suze.html/1482#projet

Firenze, Piazzetta dei Tre Re, Università degli Studi di Firenze, FAL Florence Accessibility Lab. URL www.dida.unifi.it/

Ginevra, Étang temporaire, HEPIA. www.hesge.ch/hepia/

Ginevra, Micro-oasis Place Saint-Gervais, Canton et Ville de Genève. URL www.ge.ch/teaser/parc-parc

Glarona Nord, «Dialog Mühlehorn - Mitdenken, mitgestalten, mitmachen», Raumplanung, Gemeinde Glarus Nord. URL www.glarus-nord.ch/online-schalter/bau-umwelt/raumplanung/dorfentwicklung-muehlehorn.html/6628

Lyss, Bahnhofstrasse, LABÖR, Urban Equipe & Gemeinde Lyss. URL <https://gemeinsamer.space/processes/labor-lyss>

Lausanne, Avenue Benjamin-Constant, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/routesmobilite

Losanna, Jardin de Poche, Service des parcs et domaines, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/service-spadom

Losanna, Quartier de la Place du Nord, Les Lombrics & Collectif Plant'Action, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/routesmobilite

Losanna, Rue des Échelettes, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/routesmobilite

Lugano, Parchi temporanei a Besso, Spazi urbani, Città di Lugano. URL www.lugano.ch/la-mia-citta/amministrazione/dicasteri-divisioni/dicastero-sicurezza-spazi-urbani/spazi-urbani/

Montréal, Avenue du Mont-Royal, Société de Développement de l'Avenue Mont-Royal & Castor et Pollux. URL www.castoretpollux.co/portfolio/pietonnisation-avenue-du-mont-royal-2021/

Montréal, Terrasses Roy, Arrondissement Le-Plateau-Mont-Royal & Castor et Pollux. URL www.castoretpollux.co/portfolio/les-terrasses-roy/

Nyon, Grande Jetée, Belandscape Sàrl & Ville de Nyon. URL www.nyon.ch/participer/demarches-participatives/laboratoires-d-usage/la-grande-jetee/

Nyon, Square Perdttemps, Belandscape Sàrl & Ville de Nyon. URL www.nyon.ch/participer/demarches-participatives/laboratoires-d-usage/square-perdttemps/

Opfikon, Pocket-Park Rohrstrasse, Quartier- und Freiwilligenarbeit, Stadt Opfikon & Hochschule Luzern. URL https://www.opfikon.ch/_docn/2778010/Quartierarbeit_2018_-_2019_1.pdf

Sion, Cours Roger Bonvin, Belandscape Sàrl & Ville de Sion. URL www.sion.ch/albumsphotos/detail/25714

Sion, Place de la Planta, Urbanisme et Mobilité, Ville de Sion. URL <https://www.sion.ch/jardinspublics/21361>

Wädenswil, «Temporäre Nutzung und biodiverse Aufwertung eines Platzes im Zentrum einer Gemeinde», ZHAW.

Zurigo, «Hardturmstrasse - Testnutzung Trottoir Süd», Denkstatt sàrl & Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Stadt Zürich. URL www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/gestalten/hardturmstrasse.html

Zurigo, Kyburgstrasse, Modellvorhaben Bewegen, begegnen, beleben in Quartieren von Bern und Zürich, Fussverkehr Schweiz. URL www.fussverkehr.ch/begegnen/

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	<i>Direttive per la segnaletica dei sentieri (ed. UFAM);</i> → Sostituito dal n. 6	1992	*	*	*	
2	Costruzioni in legno per sentieri (ed. UFAM)	1992	x	x	x	
3	<i>Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravelées?</i> (éd. OFEFP) → Sostituito dal n. 6	1995	*	*		
4	<i>Segnaletica ciclistica in Svizzera</i> → Sostituito dal n. 10	2003	*	*	*	
5	Pianificazione di percorsi ciclabili	2008	x	x	x	
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	x	x	x	
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	<i>Responsabilità in caso di infortuni sui sentieri (ed. UFAM)</i> → Sostituito dal n. 15	1996	*	*	*	
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	Efficiencie 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	CO ₂ -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	x	

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilità des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des microrecensements 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 Rütli (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Velostation: raccomandazioni per la pianificazione e l'esercizio	2013	x	x	x	
128	Guida terminologica all'inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera	2013	x	x	x	
129	Concept Offre de formation Mobilité douce	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts	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 Mikrozensus «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		s
136	Voies express vélo	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			
139	Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Praxisbeispiele	2018	x	x		
140	Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen	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?	2019	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	

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
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	Wandern in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2021	x	x	r	s
149	Velofahren in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2021	x	x	r	s
150	Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	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		
156	Historische Verkehrswege – Ein Beitrag zur Erhaltung eines schweizerischen Kulturgutes	2022	x	x	x	
157	Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen – Studie	2022	x	r	r	
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Pericoli naturali su sentieri escursionistici e percorsi per mountain bike – Scheda tecnica per addetti ai lavori	2022	x	x	x	
160	Zone di incontro - tendenze e sfide 20 anni dopo	2022	x	x	x	
161	Censimento biciclette negli agglomerati urbani svizzeri 2021	2022		x		

x = testo integrale r = riassunto / resumé / Kurzfassung 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.



MUMMENSCHANZ
50
23.-28. Juni 2022
Stadterlebnis
Public