



# Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2023

## Premio Infrastrutture pedonali


Ottobre 2023



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





**Flâneur d'Or 2023**  
 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

 Schweizerischer Städteverband  
 Union des villes suisses  
 Unione delle città svizzere

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

espazium ≡

**HOCH  
 PART  
 ERRE**

 Città dell'energia  
 Impegno locale per il clima.

Per una mobilità  
 più sostenibile

**ata**



## Indice

1.	Premio Infrastrutture pedonali .....	3
	Introduzione .....	3
	Condizioni di partecipazione .....	3
	Categorie dei progetti .....	3
	Criteri di valutazione .....	4
	Giuria .....	4
	Processo di valutazione .....	4
	Panoramica dei progetti premiati .....	7
	Osservazioni generali .....	7
	Approvazione .....	9
2.	Primo premio .....	10
	Renens (VD) : Rayon Vert – Passerella e piazzali della stazione .....	10
3.	Distinzioni .....	14
	Castel San Pietro (TI): Monte, un villaggio per tutte le età .....	14
	Attalens (FR): Zona 30 e riqualificazione del centro del paese .....	16
	«Bern baut»: Spazi stradali per le esigenze della popolazione .....	18
	Ginevra: Plage des Eaux-Vives e Port Noir .....	20
	Losanna: Allestimento temporaneo – Les Echelettes .....	22
	Sierre (VS): Allestimento temporaneo partecipativo – Sotto i platani, la piazza .....	24
	Zurigo: La passerella Negrellisteg .....	26
4.	Menzioni .....	28
	Basilea: Riorganizzazione della Wielandplatz – Zona 30 .....	28
	Ginevra: Place du Petit-Saconnex – Zona d'incontro .....	29
	Cantone del Vallese: «Connexions» – Panchine pubbliche .....	31

## Colophon

### Organizzazione / Rapporto della giuria

Mobilità pedonale Svizzera

Jenny Leuba / Paul Mayoraz / Traduzione: Carmela Klainguti

Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich

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

### Immagini

Documentazione dei progetti inoltrati e Mobilità pedonale Svizzera

### Sostenitori e partner multimediali

Ufficio federale delle strade, sezione del traffico lento; BURRI public elements AG; Hochparterre; Associazione traffico e ambiente ATA; Associazione dei Comuni Svizzeri; Federazione Svizzera Architetti Paesaggisti; Unione delle città svizzere; Città dell'energia; Espazium.

Foto di copertina: © Michel Bonvin

© Ottobre 2023



# 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 undicesima 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.

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)

## 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



Progetto vincitore  
Flâneur d'Or 2020  
« Liestal (BL) : Rathausstrasse »



### Criteria 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

- **Sophie Ambroise**, Officina del Paesaggio, architetta paesaggista FSAP
- **Nathanaël Bruchez**, responsabile della politica dei trasporti e digitalizzazione, Unione delle città svizzere, geografo
- **Mirjam Hauser**, responsabile della mobilità e digitalizzazione, Unione delle città svizzere, geografo
- **Werner Huber**, condirettore e redattore di Hochparterre, architetto
- **André Magnin**, ingegnere cantonale del cantone di Friburgo, ingegnere civile EPFL
- **Pascal Regli**, direttore Mobilità pedonale Svizzera, pianificatore del traffico e geografo dipl.
- **Michael Rytz**, capoprogetto per la sicurezza stradale Associazione traffico e ambiente ATA, geografo e pianificatore territoriale studio post-laurea/ETHZ
- **Anita Schynder**, Ufficio federale delle strade (USTRA), Mobilità lenta
- **Barbara Schwickert**, condirettrice dell'Associazione Città dell'energia
- **Michèle Tranda-Pittion**, TOPOS urbanistica, architetta EPFL, dr. in urbanistica

### Processo di valutazione

I progetti inoltrati nel termine previsto sono stati in totale 59. Tutti soddisfacevano i requisiti formali richiesti e sono stati sottoposti al giudizio della giuria, composta da dieci membri. I progetti sono stati suddivisi nelle quattro seguenti categorie :

Categoria	Progetti
Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità; linee guida, campagne e promozione	13
Infrastrutture su strade cantonali	5
Infrastrutture su strade comunali, sentieri e piazze	35
Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali	6

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 18 aprile 2023 per la prima seduta di valutazione
- Il 15 giugno 2023 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>	
Pubblicazioni	1
Campagna marketing	3
Piani pedonali / piani di mobilità scolastica	2
Strategie	7

<b>Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade cantonali»</b>	
Attraversamento di località	3
Diagnosi	1
Passerella	1

<b>Categoria «Infrastrutture a favore dei pedoni su strade comunali, sentieri e piazze»</b>	
Passerella	1
Riqualficazioni di strade (di cui 1 non ancora realizzata)	9
Percorsi pedonali	3
Piazze	8
Parchi	3
Allestimenti temporanei	5
Ristrutturazioni di quartiere	2
Procedura con più oggetti	1
Sistemi d'orientamento	3

<b>Categoria «Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali»</b>	
Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici, nodi intermodali	6

Dopo approfondite discussioni, nella sua prima seduta la giuria ha selezionato 18 progetti tra i 59 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 «Architettura senza ostacoli» ha esaminato e valutato i progetti qualificati e pubblicato un breve rapporto per aiutare la giuria nell'ulteriore processo di valutazione.

Tra la prima e la seconda sessione di valutazione, i membri della giuria hanno avuto tempo a sufficienza per studiare attentamente i progetti. Per garantire un'adeguata valutazione dei progetti selezionati, a ciascun membro della giuria è stato affidato il compito di studiare un certo numero di progetti in loco. Inoltre, il centro svizzero specializzato «Architettura senza ostacoli» ha analizzato e valutato i progetti rimanenti in termini di assenza di ostacoli e, come ausilio per l'ulteriore processo di aggiudicazione, ha prodotto una breve relazione.

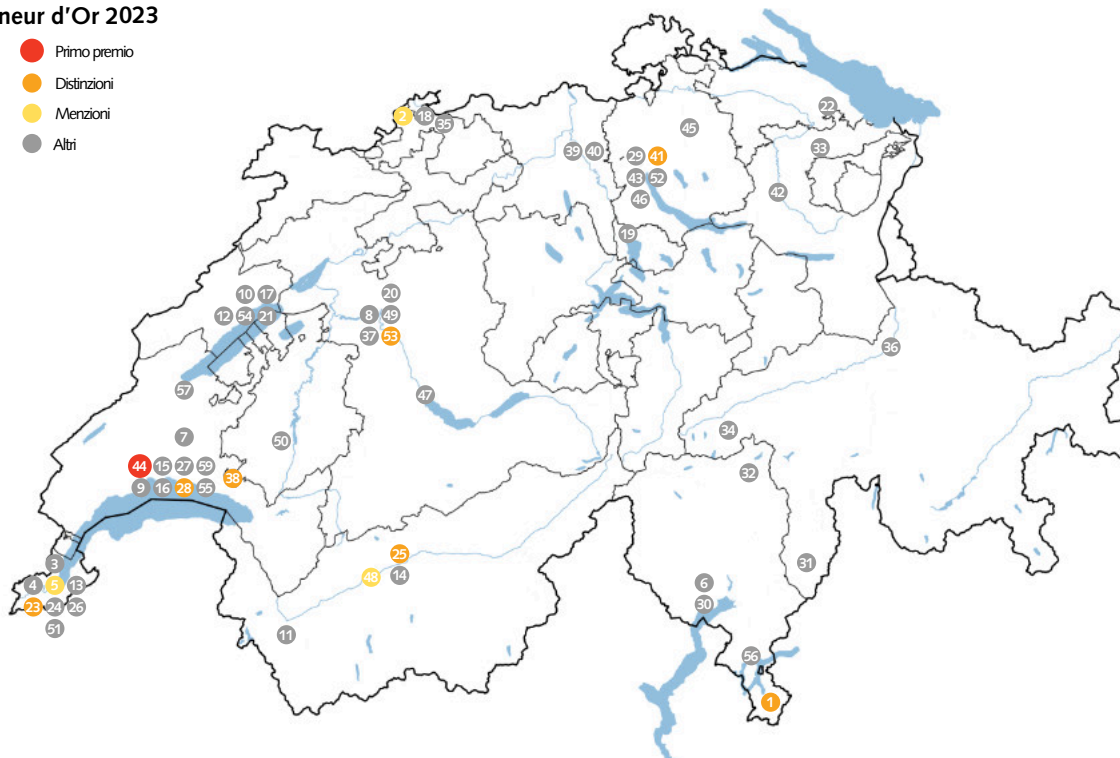
Tra questi progetti, la giuria ha selezionato all'unanimità i seguenti vincitori:

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



## Flâneur d'Or 2023

- Primo premio
- Distinzioni
- Menzioni
- Altri

*Infrastrutture su strade secondarie comunali, sentieri e piazze*

- 1 Castel san pietro, Monte : Riquilificazione degli spazi pubblici – Monte, un villaggio per tutte le età
- 2 Basel : Neuorganisation des Wielandplatzes T30
- 3 Pregny-Chambésy : Réaménagement de la place du village et du parc communal
- 4 Genève : Place des Augustins
- 5 Genève : Place du Petit-Saconnex – zone de rencontre
- 6 Terre di Pedemonte : La piazza di Tegna
- 7 Echallens : Exit les voitures, place à la végétation et aux piétons – Place du Château
- 8 Bern : Dr Nöi Breitsch – Umgestaltung Breitenrainplatz
- 9 Ecublens : Passerelle sur la route de la Pierre
- 10 Milvignes : Réaménagement de la route des Clos - Auvernier
- 11 Martigny : Réaménagement de l'Avenue de la Gare
- 12 Milvignes : Réaménagement des rues du Collège et de Prélaz
- 13 Genève : Zone piétonne - Quai des Bergues
- 14 Vercorins : Zone de rencontre – Le temps des pierres
- 15 Lausanne : Zone piétonne – Pré-du-Marché
- 16 Lausanne : Zone de rencontre – Jordils
- 17 Neuchâtel : Bancs amovibles à l'entrée de la zone piétonne
- 18 Basel : Gundeldingerstrasse Viertelkreis
- 19 Cham : Papiergleisweg (Langsamverkehrsweg auf dem ehemaligen Papiergleis)
- 20 Ittigen : Fussweg Landschaftskammer «Unterefeld – Hinterer Schermen»
- 21 Neuchâtel : Voie verte – La Ficelle
- 22 Amriswil : Radolfzellerpark - Wegverbindung als Begegnungszone
- 23 Genève : Plage des Eaux-vives et Port Noir
- 24 Genève : Bois de la Bâtie
- 25 Sierre : Aménagement temporaire participatif - Sous les platanes, la place
- 26 Genève : Aménagement temporaire – De parc en parc
- 27 Lausanne : Aménagement temporaire participatif – Transformons la place du Vallon !
- 28 Lausanne : Aménagement temporaire participatif – Les Echelettes
- 29 Zürich : Temporäre Gestaltung – Brings uf d'Strass!
- 30 Losone : Nuovo Centro Polivalente per Anziani e Sistemazione del Suolo Pubblico
- 31 Grono : Piano di quartiere, edificio amministrativo ed edifici residenziali

- 32 Olivone Val de Blenio : Fontana, ponte e capanna
- 33 Gossau : Fussgängerleitsystem
- 34 Medel/Lucmagn : Fussgängerleitsystem, Touristische Signalisation
- 35 Pratteln : ESAF'2022 in Pratteln/BL, Lenkung des Fussverkehrs

*Infrastrutture su strade cantonali*

- 36 Chur : Rad- und Fussgängerbrücke – «Italienische Brücke»
- 37 Köniz : Partizipative Fussweganalyse
- 38 Attalens : Zone 30 et réaménagement du centre du village
- 39 Niederrohrdorf : Sanierung Bremgartenstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)
- 40 Oberrohrdorf : Sanierung Hoch-, Ring- und Badenerstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)

*Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici*

- 41 Zürich : Negrellisteg
- 42 Wattwil : Neugestaltung Bahnhof- und Poststrasse
- 43 Zürich : Limmattalbahn – Haltestelle
- 44 Renens : Rayon Vert (passerelle et places de gare)
- 45 Winterthur : Bahnhof Ausbau 2013-2022
- 46 Adliswil : Neue Drehscheibe für Mensch und ÖV für das ganze Sihltal

*Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità, linee guida, campagne e promozione*

- 47 Thun : Reiseführer Thuner Innenstadt – Planungsinstrument
- 48 Canton du Valais : Publication Connexions – Bancs publics
- 49 Bern : Gemeinsam für den öffentlichen Raum in Bern (KORA)
- 50 Bulle : Stratégie de promotion de la marche au centre-ville de Bulle
- 51 Carouge : Stratégie communale espaces piétonniers et nouveaux itinéraires 2020-23
- 52 Zürich : Fussverkehrsstandards
- 53 Bern : Bern baut : Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen – Konzept
- 54 Milvignes : Requalification du « vieux village » – Bôle
- 55 Lutry : Plan de mobilité scolaire du collège du Grand-Pont
- 56 Lugano : Piano Comunale dei Percorsi Pedonali (PCPP)
- 57 Yverdon-les-Bains : Concept - Les réunions qui marchent
- 58 Genève : Campagne de communication « Les pieds »
- 59 Lausanne : Campagne et balisage – Cœur de Ville à 15 minutes à pied

**Panoramica dei progetti premiati****Primo premio**

- Renens (VD) : Rayon Vert (passerella e piazzali della stazione)

**Distinzioni**

- Castel san pietro, Monte (TI) : un villaggio per tutte le età
- Ginevra (GE) : Plage des Eaux-vives e Port Noir
- Sierre (VS) : Allestimento temporaneo partecipativo – Sotto i platani, la piazza
- Losanna (VD) : Allestimento temporaneo partecipativo – Les Echelettes
- Attalens (FR) : Zona 30 e riqualificazione del centro del paese
- Zurigo (ZH) : Negrellisteg
- Berna (BE) : Bern baut: Spazi stradali – per le esigenze delle persone – progetto

**Menzioni**

- Basilea (BS) : Riorganizzazione della Wielandplatz T30
- Ginevra (GE) : Place du Petit-Saconnex – zona d'incontro
- Cantone del Vallese : Pubblicazione Connexions – panchine pubbliche

**Osservazioni generali**

Esistono molti modi per rendere le città e i comuni maggiormente fruibili a piedi, attraverso una rete pedonale e di spazi pubblici attrattiva, sicura, accessibile, connessa e fitta. I progetti presentati per l'edizione 2023 del «Flâneur d'Or - Premio infrastrutture pedonali» dimostrano una presa di coscienza, supportata da azioni concrete per incentivare a camminare, da parte delle collettività e degli uffici di progettazione.

Dal 2011, il numero di progetti presentati è in costante aumento. 31 dei 59 progetti dell'edizione 2023 provengono dalla Svizzera romanda, dove si percepisce che qualcosa si sta muovendo. Anche il piano della rete pedonale di Lugano merita una menzione, essendo il primo strumento di questo tipo nel Cantone del Ticino. La giuria spera che questo dinamismo ispiri i Cantoni e i Comuni di tutte le dimensioni, così come gli uffici di pianificazione urbana, dei trasporti e del paesaggio a partecipare alla prossima edizione del concorso.

In un concorso non è possibile premiare tutti i progetti in gara, ma quelli presentati per l'edizione 2023 mostrano una vasta gamma di possibili approcci e allestimenti per contribuire a rendere la camminabilità un modo piacevole ed efficiente di spostarsi quotidianamente. La selezione che segue illustra la varietà dei temi trattati :

Come segno di un cambiamento epocale segnato anche dalla pandemia di COVID 19, diversi progetti hanno adottato nuovi metodi di lavoro vicini agli utenti e flessibili nel tempo: et flexibles dans le temps :

**Zurigo : Brings uf d'Strass!**

Dal 2021 al 2023 le strade di Zurigo si sono trasformate, durante l'estate, in spazi di vita per gli abitanti.

**Niederscherli (BE): analisi partecipativa**

Il Comune ha migliorato le sue strade pedonali dopo una valutazione da parte di una classe di scuola e un gruppo di cittadini anziani.

**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

Un passo verso la camminabilità

Partecipazione in aumento, soprattutto nella Svizzera romanda

Un'ampia gamma di interventi

Allestimenti temporanei, spesso partecipativi





**Lugano (TI): piano comunale dei percorsi pedonali**

La città di Lugano ha mappato e pianificato l'intera infrastruttura pedonale. Il piano è disponibile su un portale on-line.

**Losanna: centro città in 15 minuti a piedi**

Grazie a un sistema di segnaletica pedonale, la città vuole che i suoi abitanti scoprano percorsi pedonali brevi e attrattivi per raggiungere il centro città.

**Ginevra: «Les petons, les panards, les iep's»**

Una campagna di comunicazione ufficiale dal tono informale e non convenzionale per promuovere gli spostamenti a piedi.

Diversi progetti e misure di sostegno

L'esigenza di una visione d'insieme sta prendendo piede. Diverse città hanno presentato progetti o strategie per promuovere la mobilità pedonale e gli spazi pubblici (Bernina, Zurigo), mentre altri Comuni hanno presentato la loro strategia globale, basata su una serie di riqualificazioni (Carouge, Bulle). Infine, diversi candidati hanno attuato iniziative di comunicazione che alimentano una nuova cultura del camminare. Losanna, il Canton Vallese e Ginevra hanno presentato progetti per promuovere gli spostamenti a piedi, mentre Yverdon-les-Bains ha introdotto la pratica delle «riunioni passeggiata» all'interno della propria amministrazione.

Prossime sfide

In un periodo in cui la crisi climatica è in cima alla lista delle preoccupazioni, fornire ombra, rinverdire e deimpermeabilizzare il suolo sono diventati imperativi. I progetti presentati, spesso avviati o pianificati cinque o dieci anni fa, rispondono ancora troppo poco a queste nuove sfide. La giuria attende impaziente soluzioni innovative e di grande impatto per la prossima edizione del concorso.

Entro l'inizio del 2024, i requisiti della legge sui disabili (LDis) dovrebbero essere implementati per quanto riguarda l'accessibilità, in particolare alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico. Tuttavia, le condizioni che consentono alle persone con disabilità di muoversi in autonomia non sono quasi mai pienamente soddisfatte nei progetti che hanno partecipato al concorso. Piuttosto che dover apportare correzioni a posteriori, l'accessibilità per tutti è un'opportunità che dovrebbe essere colta e considerata a monte dei progetti, per garantire risultati efficaci, economici ed esteticamente gradevoli.



**Yverdon-les-bains (VD): le riunioni passeggiata**

In un mondo del lavoro sempre più sedentario, la città di Yverdon introduce la pratica delle riunioni passeggiata.



**Ginevra: da parco a parco**

Ginevra sperimenta «micro-oasi» di frescura dotate di nebulizzatori nella speranza di contrastare l'isolamento delle persone anziane durante i periodi di canicola.



**Carouge (GE): nuovi itinerari**

Attraverso la sua strategia comunale, Carouge crea o migliora i percorsi pedonali al riparo dal traffico motorizzato.






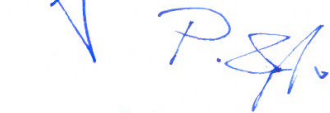








## Approvazione

Adottato dalla giuria nella seduta del 15 giugno 2023

## Membri della giuria Firme

Sophie Ambroise	
Nathanaël Bruchez	
Mirjam Hauser	
Werner Huber	
André Magnin	
Pascal Regli	
Michael Rytz	
Anita Schnyder	
Barbara Schwickert	
Michèle Tranda-Pittion	



## 2 Primo Premio

### Renens (VD): Rayon Vert – passerella e piazzali della stazione

« Non si ha la sensazione di trovarsi su un ponte, ma piuttosto in un vicolo »

Citazione dal libro «Rayon vert», Infolio Espazium, 2022



#### Descrizione

La nuova passerella pedonale Rayon Vert collega i piazzali a nord e a sud della stazione, creando una zona d'incontro. Permette di accedere a tutti i mezzi di trasporto pubblico: autobus, treno, metropolitana e il futuro tram. Il progetto si inserisce in un più ampio progetto di rinnovamento della stazione che coinvolge diversi soggetti e comprende un sottopassaggio per i passeggeri, l'ammodernamento delle banchine e delle pensiline, l'ampliamento dei marciapiedi della metropolitana e del futuro tram, e una seconda passerella.

«Prima, qui era il Bronx», testimonia un passante nel libro che documenta il Rayon Vert. Congestionata a causa dell'elevato numero di persone dirette, tra l'altro, al campus universitario dell'UNIL e dell'EPFL, la stazione di Renens passava inosservata e non era adeguatamente accessibile per le persone a mobilità ridotta. Tutti ricordiamo il sottopassaggio troppo stretto nelle ore di punta e inquietante di sera.

Il progetto Rayon Vert simboleggia un collegamento forte, efficace e visibile tra il nord e il sud di un'area che da 150 anni è divisa in due dai binari ferroviari. All'epoca si parlava infatti di Renens Nord e Renens Sud. Questo legame, ora ristabilito, gioca su diverse tematiche :

- Storia: un centinaio di anni fa esisteva già una passerella in prossimità della stazione, ma al momento di progettare il nuovo collegamento, inizialmente si era optato per un sottopassaggio, più resistente nel tempo, ma molto meno invitante a piedi. Il contesto in pendenza ha favorito una soluzione in superficie..
- Politica: questo progetto interessa l'insieme dei Comuni della regione dell'«Ouest lausannois», in particolare Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens e Renens, tutti coinvolti in un vasto processo di sviluppo urbano, grazie al quale si sono aggiudicati il Premio Wakker nel 2011.



- **Fisica:** con una lunghezza totale di 150 m, questa passerella di dimensioni generose (da 11 a 16 m di larghezza) consente anche l'accesso ai marciapiedi ferroviari. Le due curvature alle estremità dell'attraversamento spezzano la linearità e accorciano, nella nostra percezione, la lunghezza da attraversare. Un prototipo di una sezione di passerella aveva permesso di adeguare il progetto in termini di materiali. Le strisce di colore chiaro sulle due piazze sono perpendicolari ai binari e la loro larghezza corrisponde allo scartamento dei binari delle FFS per rafforzare questo legame.
- **Mobilità:** inizialmente, le FFS stimavano il volume di passeggeri della stazione di Renens a 6'000 persone al giorno. Tuttavia, durante la fase di progettazione del Rayon Vert, il conteggio dei passeggeri ha rivelato che ammontavano invece a 30'000 viaggiatori al giorno, il che fa di Renens la terza stazione più importante della Svizzera romanda dopo Ginevra e Losanna. La nuova interfaccia multimodale è stata quindi progettata in quest'ottica, prevedendo un raddoppio dei flussi entro il 2030. Attualmente esistono tre possibilità per raggiungere a piedi le zone nord e sud dei binari: la passerella Rayon Vert, il nuovo sottopassaggio ampliato e il «passage du 1er août». Un'ulteriore passerella collegherà il quartiere dei depositi ferroviari. Le infrastrutture per le biciclette (parcheggio sotterraneo, ciclostazione e parcheggio coperto) sono collegate direttamente ai punti di accesso ai trasporti pubblici. Nei due sottopassaggi il traffico delle biciclette è ora consentito.
- **Società:** il Rayon Vert offre uno spazio di vita e d'incontro. È un luogo di passaggio, ma anche di sosta, scambi e contemplazione. «Raggiungere l'autobus scendendo dal treno è diventato una passeggiata», testimonia un utente. L'area dei piazzali adiacenti comprende negozi e attività, oltre a pensiline, panchine e giochi d'acqua. L'arredo è stato studiato appositamente per il progetto: le panchine, ad esempio, riprendono il design dei vecchi sedili in legno dei treni. L'illuminazione a LED si adegua in base all'affluenza. L'allestimento dell'intera area ha un aspetto omogeneo, grazie al fatto che le FFS hanno collaborato con gli stessi architetti dei Comuni per sistemare le piattaforme, le pensiline e le sale d'attesa.
- **Vegetazione:** le due piazze sono alberate e la passerella è ampiamente rinverdita (25 alberi piantati tra tigli, bagolari e querce, e 240 piante rampicanti di 5 specie diverse). Tra l'altro, il progetto prende il nome dai motivi organici che ispirano i vari elementi della passerella e delle piazze (passerella rinverdita, tetti, tettoie e pensiline). «Le Rayon Vert» è anche il titolo di un film di Eric Rohner, secondo il quale l'ultimo raggio di sole assume l'aspetto di un lampo di luce verde in una giornata limpida in riva al mare. Si dice che chi osserva il fenomeno sia in grado di leggere i propri sentimenti e quelli degli altri. Dal Rayon Vert di Renens si possono sempre vedere il Giura, le Alpi e il «fiume di ferro» costituito dalle rotaie.



© Matthieu Gafsou

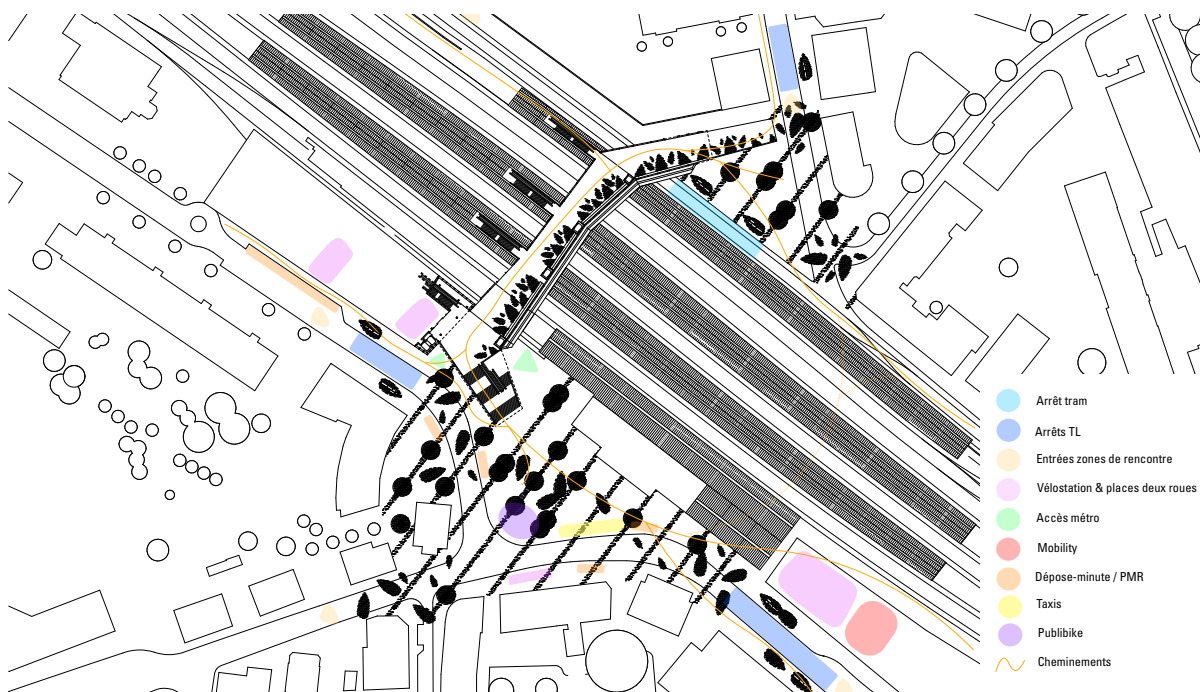


Tappe	
2007	▪ Concorso
2008 – 2011	▪ Studi preliminari, progetto preliminare, progetto e coordinamento
2014	▪ Pubblicazione dei progetti stazione di Renens e quarto binario, comprendenti 4 sottofascicoli
2015	▪ Approvazione dei progetti da parte dell'UFT, votazione sul credito d'opera nei 4 Consigli comunali
2017	▪ Inizio dei lavori
2021	▪ Messa in servizio

Organizzazione	
Committenti	▪ Comuni di Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier ed Ecublens
	▪ farra zouboulakis & associés architectes urbanistes (architetto urbanista)
Mandatari	▪ Ingeni SA (ingegnere civile)
	▪ L'Atelier du Paysage Sàrl (architetto paesaggista)
	▪ Tekhne SA (responsabile del progetto)

Costi		
Costi di pianificazione	CHF	2'200'000.-
Ampliamento stradale sud	CHF	3'400'000.-
Passerella e accesso alle banchine	CHF	20'300'000.-
Piazzali nord e sud	CHF	5'100'000.-
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>31'000'000.-</b>

Finanziati dai Comuni, dal Cantone e dalla Confederazione nell'ambito del progetto di agglomerazione.





### Valutazione della giuria

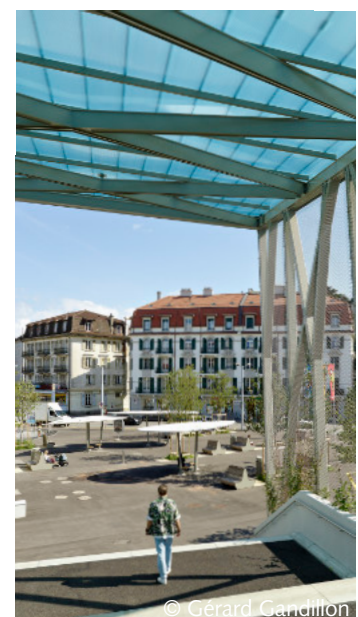
La stazione di Renens, capoluogo del distretto dell'«Ouest lausannois», si sta trasformando in un'importante piattaforma della mobilità. Questo porterà alla stazione un maggior numero di treni a lunga percorrenza, ma comporterà anche il trasbordo a Renens per i viaggiatori ginevrini della linea Jura-Südfuss - almeno così prevedono le FFS per un periodo di diversi anni. La stazione potrà svolgere il suo nuovo ruolo solo se sarà completamente ammodernata e ampliata. Nel 2021 è stato possibile mettere in servizio un importante tassello con la passerella «Le Rayon Vert». Essa collega la Place de la Gare a sud dei binari con la Place du Terminus a nord, ma soprattutto collega i binari delle FFS con il capolinea della metropolitana M1 a sud e, dal 2026, con il capolinea del tram a nord.

La passerella è quindi più di un semplice attraversamento: è il cuore della nuova piattaforma dei trasporti. Di conseguenza, non solo la passerella, ma anche le infrastrutture della stazione sono generalmente di dimensioni generose; l'insieme è progettato in modo omogeneo. La passerella colpisce per la sua ampiezza e la sua leggerezza. La copertura in vetro azzurro ombreggia il percorso sui binari, protegge dalla pioggia e crea un'atmosfera accogliente. È piacevole camminare sulla passerella arricchita da piante rampicanti, perché non ci sono strutture commerciali (né pubblicità). Alcuni passeggeri preferiscono quindi aspettare il treno sul «Rayon Vert» piuttosto che sul binario. I progettisti hanno prestato particolare attenzione alle scale d'accesso alle due estremità. Sulla piazza della stazione sono state progettate come un vasto paesaggio di scale coperte. La loro ampiezza e la divisione della scala mobile in due parti attenuano la notevole altezza da superare. Dall'altro lato, una rampa conduce gradualmente dalla passerella a terra. Scale e scale mobili collegano la passerella ai marciapiedi delle FFS, della metropolitana e dei tram; è comunque disponibile un ascensore per le persone con mobilità ridotta.

Nel caso di una passerella sopraelevata è necessario superare un dislivello maggiore rispetto a un sottopassaggio, a causa dei treni e delle linee elettriche. Il «Rayon Vert» risolve questa sfida in modo elegante e potrebbe diventare un modello per altre stazioni.



© Michel Bonvin



© Gerard Candillon



Fotografia: © Sven Högger

### 3 Distinzioni

#### Castel San Pietro: Monte, un villaggio per tutte le età

##### Descrizione

Monte (Valle di Muggio), frazione del Comune di Castel San Pietro (Ticino), è un piccolo villaggio della Valle di Muggio con 102 abitanti. Il compito affidato al Comune all'inizio del 2020 consisteva nell'aumentare l'attrattiva del villaggio, migliorandone la qualità di vita e l'apertura alle diverse generazioni attraverso una reinterpretazione dei suoi spazi pubblici.

Lo spopolamento dei centri storici delle valli del Canton Ticino e il progressivo invecchiamento della popolazione rappresentano sfide complesse che richiedono lo sviluppo di nuovi approcci e paradigmi. La progettazione degli spazi pubblici deve fornire risposte a questi cambiamenti in corso.

Il progetto pilota «Monte, un villaggio per tutte le età» cerca di ravvivare l'attrattiva e il carattere inclusivo e intergenerazionale del villaggio attraverso piccoli interventi architettonici, sparsi sull'intero territorio. Sono stati individuati sette luoghi, ognuno dei quali è stato oggetto di un intervento specifico: il più emblematico è forse quello della «Piazza centrale» che è stata in parte lastricata. Gli altri interventi riguardano la fontana, il cimitero, il lavatoio, la casa comunale, la piazza della chiesa e la bottega che aggiunge un'altra dimensione al progetto. Davanti alla casa comunale è stato collocato un grande tavolo che invita le persone a incontrarsi, mentre lungo i percorsi sono state disposte diverse panchine. I corrimani, aggiunti per facilitare gli spostamenti delle persone più anziane, uniscono grandi e piccoli, in quanto è possibile inserirvi una biglia e farla rotolare fino in fondo alle scale.

Il Comune ha condotto una ricerca approfondita sul contesto ambientale, sociale e storico del villaggio. Il dialogo con i residenti che hanno condiviso ricordi, aneddoti e immagini dell'epoca ha contribuito a individuare i luoghi e le tipologie d'intervento.





Tappe	
2020	▪ Studio di fattibilità e studio contestuale approfondito (colloqui con i residenti)
2022	▪ Esecuzione del progetto
In corso	▪ Monitoraggio del progetto e valutazione continua

Organizzazioni	
Committente	▪ Comune di Castel San Pietro.
Mandatario	▪ studioSER

Costi		
Costo dell'opera	CHF	550'000.-



### Valutazione della giuria

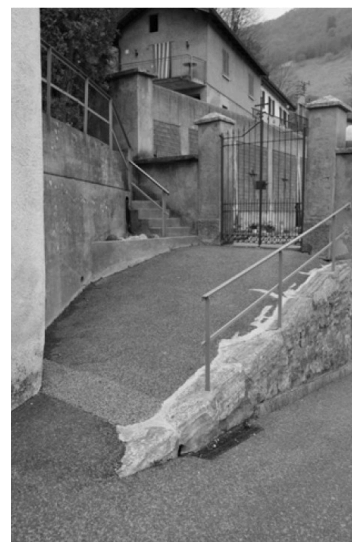
Sedete su una panchina per prendere fiato dopo una bella escursione nella stretta e spettacolare «Valle di Muggio» ai piedi del Monte Generoso, che dal Ticino domina con il suo bianco calcare la vicina pianura lombarda e, all'ombra delle vecchie pietre del villaggio di Monte, lasciatele parlare.

Ma lasciar parlare le pietre o le persone? Entrambe, direi. Innanzitutto gli anziani del paese che, con i loro racconti, rievocano le usanze di questi luoghi, le partite a biglie, il bicchiere di vino sotto il pergolato... ma anche le esigenze dell'età che avanza e la voglia di ritrovare un certo comfort.

Un comfort molto piccolo, quello della vita quotidiana, in tutta semplicità: un corrimano a cui appoggiarsi, un gradino dove posare la cesta della spesa che quel giorno era un po' troppo pesante o una semplice panchina dove scambiare due parole...

Piccole cose, si potrebbe dire, sparse qua e là nel cuore del borgo medievale, sapientemente adagiato sul fianco della montagna che si offre a noi con la sua nuova ricchezza e sobrietà di spazi pubblici. Abilità artigianali perdute e improvvisamente rivalorizzate che riaffiorano come una memoria che accoglie una nuova vita.

Un progetto a misura di villaggio, esemplare sotto molti aspetti: semplice, sobrio, modesto e poco costoso. La giuria ha molto apprezzato questi interventi nello spazio pubblico.





## Attalens (FR): Zona 30 e riqualificazione del centro del paese

### Descrizione

Inaugurata nell'estate 2019, la riqualificazione dell'attraversamento di Attalens è stata un'occasione per riscoprire gli spazi pubblici del centro del paese e restituire la qualità di immagine e di utilizzo per tutti i residenti. Lo spazio pubblico del centro è collegato al progetto Valtraloc, che prevede la riqualificazione della strada cantonale che attraversa il paese. Questa viene trasformata in una zona a 30 km/h, una scelta ancora poco frequente per questo livello di gerarchia stradale, e la prima a livello cantonale.

Il progetto si ispira alla storia e allo spirito del luogo, adottando un allestimento contemporaneo che integra le sfide della sostenibilità (rumore, profili stradali, gestione delle acque, adeguamento della vegetazione). La vocazione di questo spazio è molteplice: la piazza rafforza i collegamenti tra i vari quartieri del Comune, in particolare tra est e ovest, e soprattutto offre un luogo dove fermarsi, aspettare, chiacchierare, giocare, mangiare, sognare o passare in tutta sicurezza.

Gli elementi minerali presentano un'omogeneità di colore. La pavimentazione uniforme, luminosa e di colore chiaro definisce i confini della zona con limite di velocità di 30 km/h e le diverse zone della piazza. Le superfici carrabili sono realizzate in granoplast, un conglomerato bituminoso colorato. La piazza è pedonale con gradini, scale e panchine, la fontana prende l'acqua da una sorgente esistente. Il colore della piazza si estende fino alle pensiline degli autobus. Le siepi di carpine che costeggiano gli ingressi nord e sud si prolungano fino davanti alla banca e coprono l'estremità est della piazza. I piedi degli alberi e i bordi esterni del giardino con prato verde sono ornati da piante di tasso. Il tiglio al centro della piazza è destinato a diventarne il punto di riferimento.



© Cécile Monnier





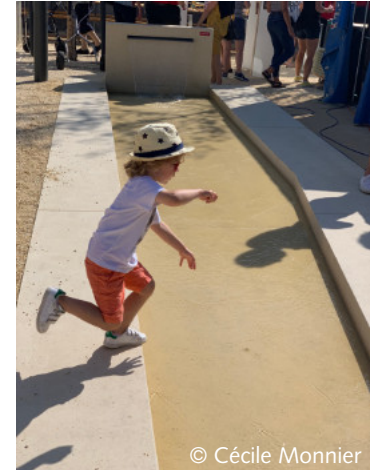
Tappe	
2006	▪ Concorso di pianificazione urbana e progettazione
2017	▪ Ripresa del progetto di riconfigurazione della piazza del paese
2018 - 2019	▪ Lavori di costruzione
2020	▪ Planification de détail
2016 - 2018	▪ Inaugurazione della piazza del paese

Organizzazione	
Committente	▪ Comune di Attalens
Mandatari	▪ farra zouboulakis & associés architectes urbanistes ▪ L'Atelier du Paysage (direzione lavori, paesaggio) ▪ Transitec SA (mobilità) ▪ Ovale & Partenaires (ingegneria)

Costi		
Costo totale dell'opera	CHF	1'400'000.-

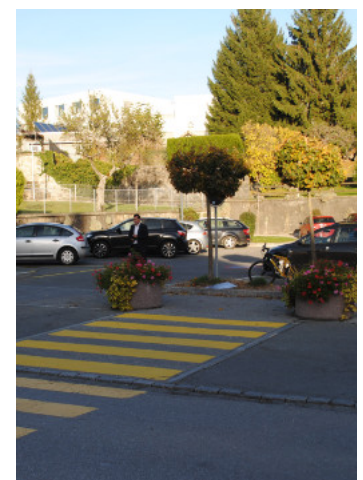


### Valutazione della giuria

Con la riqualificazione della strada di attraversamento della località e del parcheggio adiacente, il Comune si è regalato un luogo d'incontro nel centro del paese. La giuria è rimasta impressionata dalla coerenza del progetto e dalle molteplici possibilità di utilizzo della nuova piazza del paese.

La sobria fermata dell'autobus con l'ampia zona coperta, la lunga scalinata con l'elegante rampa, la panchina e la fontana invitano le persone a sostare, giocare, mangiare, aspettare, festeggiare e molto altro.

È stata prestata grande attenzione anche alla permeabilità del terreno e alla sicurezza del traffico. Per il Cantone di Friburgo, questa prima zona 30 su una strada cantonale è esemplare. Per tutte le altre località, la trasformazione nel centro del paese può costituire un modello da seguire. Vorremmo vederne di più. Un grande successo per un piccolo Comune.





## «Bern baut»: Spazi stradali per le esigenze della popolazione

### Descrizione

Lo spazio pubblico, gli spazi all'aperto, il verde e le opportunità di sosta vicino a casa devono essere progettati in modo accogliente. Con lo strumento di lavoro «Bern baut, Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» (Berna costruisce, pianificazione e progettazione nello spazio pubblico), dal gennaio 2021 la città di Berna persegue la strategia «Insieme per lo spazio pubblico» incentrata sulle persone. Questa strategia prevede una pianificazione iterativa e adattiva, volta a migliorare ulteriormente l'alta qualità di vita e di sosta a Berna.

«Bern baut» è uno strumento di lavoro e di conoscenza digitale e operativo per i professionisti che pianificano, progettano, costruiscono, gestiscono e mantengono gli spazi pubblici e le loro infrastrutture. Il Consiglio comunale della città di Berna ha varato «Bern baut» e ha dichiarato la nuova strategia vincolante per tutti gli uffici comunali della città di Berna. Il gruppo di lavoro interdisciplinare è guidato dall'Ufficio tecnico della Città di Berna.

Le attuali posizioni di «Bern baut» sono importanti indicatori per consentire a coloro che si occupano della pianificazione e della progettazione di reagire rapidamente ai cambiamenti. Il principio di pianificazione «Spazi stradali per le esigenze delle persone» comprende diversi temi di cambiamento culturale che richiedono processi di trasformazione e una cultura dell'errore aperta.

Vengono condotti processi variegati e conflittuali di ristrutturazione, redistribuzione e negoziazione, che operano a livello sia materiale che simbolico e promuovono una nuova cultura della mobilità.

Di seguito sono riportati alcuni orientamenti concettuali di base:

- la pianificazione avviene dalla facciata alla carreggiata;
- se manca lo spazio, si cerca in primo luogo di ridurre il numero delle corsie per il traffico individuale motorizzato o dei parcheggi;
- la velocità viene ridotta sull'intera area: nelle strade di quartiere e nel perimetro UNESCO, le zone d'incontro sono considerate variante principale. Sulla rete di base, la velocità di 30 km/h è l'opzione principale;
- se i parcheggi impediscono soluzioni migliori, vengono soppressi senza essere sostituiti.

### Tappe

2019 - gen. 2021	▪ Elaborazione della nuova strategia, parte A
2021 - 2022	▪ Revisione della parte B - standard

### Organizzazione

Gestione e ulteriore sviluppo	▪ Ufficio tecnico, Pianificazione dei trasporti, Verde urbano e Pianificazione urbana della Città di Berna
-------------------------------	--

### Costi

Costo totale dell'opera	CHF	75'000.-
-------------------------	-----	----------



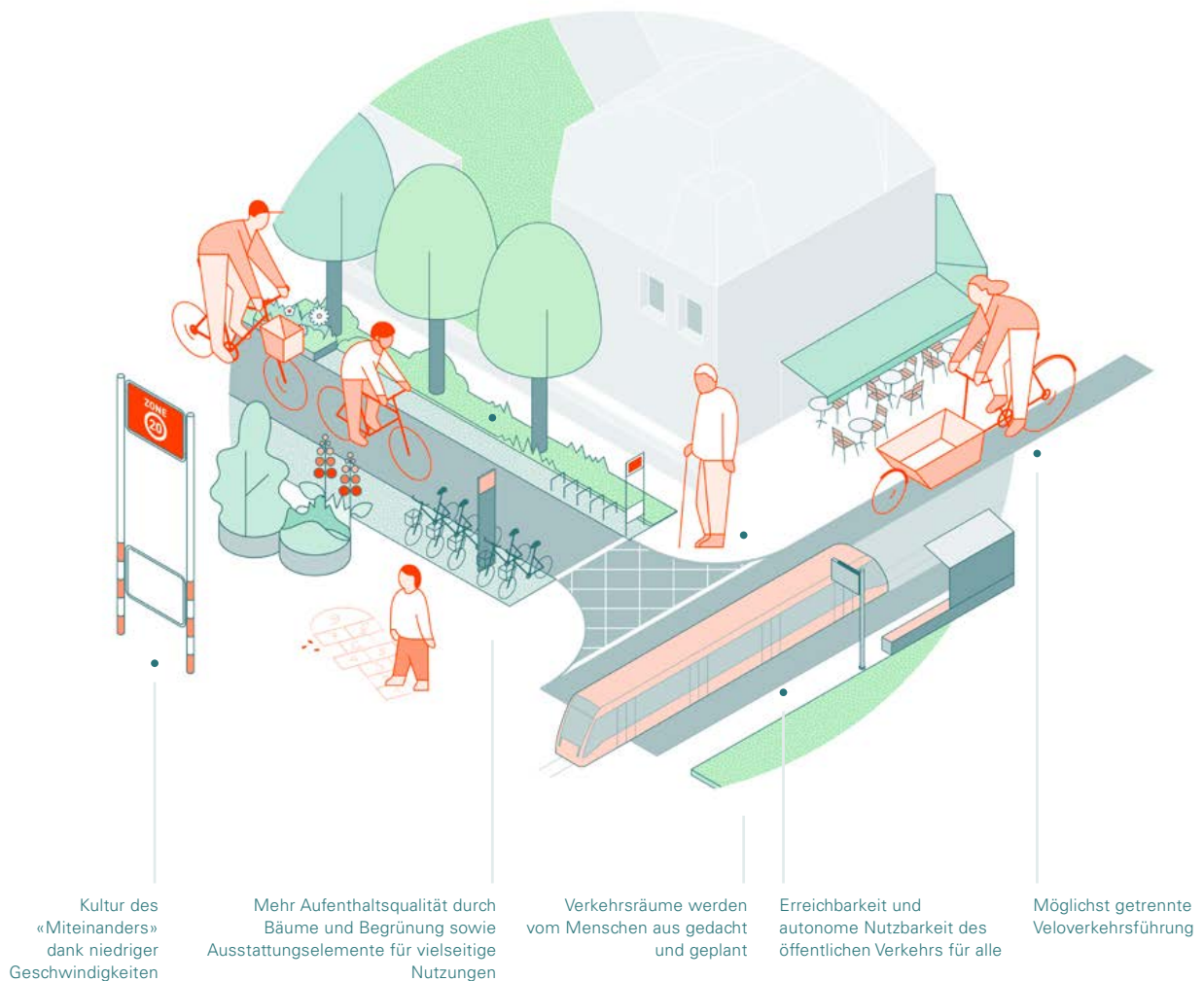
### Valutazione della giuria

I pedoni vogliono spazi attrattivi per passeggiare sull'intera area. Con «Bern baut», la città ha creato uno strumento che dà priorità alla mobilità pedonale e di cui può beneficiare tutta la popolazione cittadina. A tal fine, il progetto pone le persone al centro della pianificazione della città di Berna e definisce ulteriori principi per la qualità della vita in generale e per la mobilità pedonale in particolare.

Il progetto è ampiamente sostenuto e continua ad evolversi. La composizione interdisciplinare costituisce un buon presupposto per l'assunzione di responsabilità da parte di tutti e per l'integrazione dei contenuti del progetto nella pianificazione, costruzione, gestione e manutenzione. Ha convinto la giuria anche il collegamento ben riuscito tra i principi di pianificazione e gli standard di attuazione.



© Ufficio tecnico Città di Berna





## Ginevra: Plage des Eaux-Vives e Port Noir

### Descrizione

Il progetto, situato nella rada di Ginevra, prevede la costruzione di una nuova spiaggia pubblica, di un porto pubblico e di alcuni edifici, tra cui un ristorante all'estremità del molo portuale, che offre una nuova vista panoramica sulla città.

Le rive del Lemano sono costituite principalmente da muri e blocchi di scogliera artificiale per proteggere le sponde e offrono pochi tratti balneabili alle migliaia di bagnanti e di amanti del sole e dello svago attratti dal lago. Il progetto risponde all'esigenza di spazi pubblici di una città sempre più densificata e all'evoluzione delle pratiche sociali legate all'uso delle rive, in un rapporto di riscoperta del piacere in tutte le stagioni.

Il luogo è costellato da un'ampia gamma di arredi, attrezzature e servizi: panche e panchine, fontane, supporti per ombrelloni, campi da bocce, docce, bagni pubblici, ecc. Il tutto è completato da un punto di ristoro all'interfaccia tra la spiaggia e il porto. Il progetto è stato sviluppato in collaborazione con le associazioni di utenti. La spiaggia prevede anche una rampa per l'accesso in acqua delle sedie a rotelle.

Per soddisfare le condizioni geotecniche e limitare l'impatto ambientale, le costruzioni che si estendono sul lago sono realizzate su palafitte. Il riporto di materiale per creare la spiaggia di Eaux-Vives ha comportato la necessità di creare un'area riservata alla natura a titolo di compensazione. Un canneto delimita quindi il progetto di fronte al lungolago esistente.





Tappe	
2006 - 2016	▪ Pianificazione
2017 - 2020	▪ Realizzazione

Organizzazione	
Committenti	▪ Service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche, ▪ Département du Territoire (DT), Cantone di Ginevra
Mandatari	▪ Atelier Descombes Rampini SA, architetti, ▪ edms SA, ingegneri civili

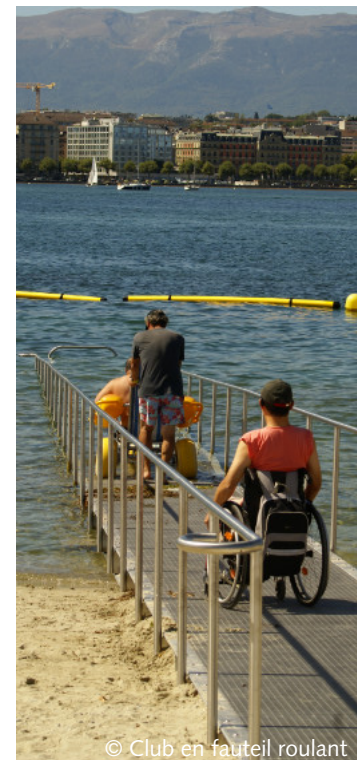
  

Costi	
Costo totale dell'opera	CHF 66'000'000.-

### Valutazione della giuria

La spiaggia di Eaux-Vives è il risultato di un lungo processo, culminato nella creazione di un vasto spazio pubblico e di un nuovo sito di biodiversità nella città. La giuria desidera sottolineare l'ambizione di questo progetto, che - e questo è piuttosto raro - è commisurato all'agglomerato urbano. Il suo successo è dovuto anche ai diversi usi che offre a tutte le fasce di pubblico: un percorso pedonale accessibile a tutti (comprese le persone a mobilità ridotta) e lontano dal rumore della strada, una successione di spiagge e un vasto parco. L'unico dubbio della giuria riguarda la mancanza di ombra sul lungolago.

La sua ambizione può servire da esempio per le grandi città, ma più difficilmente altrove. D'altra parte, il modo in cui si tiene conto della pluralità di utenti e il modo in cui si conciliano tempo libero e natura sono del tutto applicabili, indipendentemente dalla scala del sito del progetto.





© M-AP architects

## Losanna: Allestimento temporaneo – Les Echelettes

### Descrizione

La Rue des Echelettes è pedonale e senza automobili, ma rimane una strada: metà asfalto, metà giardino. È il risultato della richiesta dei cittadini di rendere pedonale questa strada in un quartiere frequentato e con poco verde, come pure del programma «Strade vive» della città di Losanna, che mira a favorire la condivisione e la vita di quartiere, a creare un'atmosfera di convivialità e a rendere la strada uno spazio di vita. Precedentemente utilizzata al 100% dalle automobili - parcheggi su entrambi i lati, circolazione al centro - la città ha coinvolto la popolazione per creare uno spazio fluido e conviviale e un'oasi di verde attraverso allestimenti mobili, flessibili e multifunzionali, realizzando una strada ludica.

Due zone lineari conservano il carattere «stradale» dello spazio liberato dai parcheggi:

- una zona deasfaltata, con sacchi piantati sul lato più soleggiato, che creano un effetto tenda
- una zona minerale, con disegni a terra che invitano a giocare e a portare fuori tavoli e sedie, percorribile a piedi, in bicicletta, in monopattino o con un passeggino.

Des mats déplaçables accueillent des mangeoires pour oiseaux, des panneaux d'exposition, une guirlande lumineuse, un écran temporaire pour projections ou encore un filet de badminton. Deux malles partagées et gérées par le quartier ont été installées avec de jeux et du mobilier.

L'évaluation avant-après montre que la rue est devenue vivante pour les différents publics du quartier, avec un marché, des fêtes et petit à petit un lieu de destination pour des crèches et écoles. Seul bémol signalé : les voix d'enfants qui dérangent certaines personnes du quartier.

### Tappe

Gen. - Feb. 2021	▪ workshop con i residenti locali, online e in gruppo
Mar. - Mag. 2021	▪ progettazione stradale M—AP Architectes
Luglio 2021	▪ 3 giornate di lavoro partecipativo

### Organizzazione

Committente	▪ Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics de la Ville de Lausanne
Mandataires	▪ Graines d'idées ▪ M—AP architectes per la progettazione dell'allestimento

### Costi

Approccio partecipativo e ideazione	CHF	35'415.-
Lavori di costruzione	CHF	116'833.-
Rinverdimento	CHF	16'924.-
Arredo urbano, elementi dell'allestimento	CHF	29'665.-
Mandato per l'allestimento e lavoro partecipativo	CHF	40'000.-
Ufficio tecnico	CHF	27'000.-
Costo totale dell'opera	CHF	153'489.-



### Valutazione della giuria

Una breve strada di quartiere a Losanna viene riconfigurata insieme alla popolazione. La giuria apprezza in particolare l'approccio partecipativo del progetto, non solo nella fase di progettazione ma anche in quella di realizzazione. Inoltre la strada, prevalentemente residenziale, è stata liberata dall'utilizzo dominante di stazionamento dei veicoli, deimpermeabilizzata e trasformata in una zona pedonale. Questo progetto valorizza quindi la rete pedonale urbana e contribuisce all'adattamento sempre più importante dello spazio pubblico ai cambiamenti climatici. Il progetto ha potuto essere realizzato a basso costo e riprodotto per altre strade di quartiere. Il progetto è ancora un po' isolato. La giuria apprezzerrebbe se venissero incluse anche le strade adiacenti.



Stato precedente al progetto



Stato attuale



## Sierre: Allestimento temporaneo – Sotto i platani, la piazza

### Descrizione

La piazza della stazione è uno spazio centrale della città di Sierre. I suoi viali con i platani, la sua topografia, i suoi locali commerciali e la sua posizione strategica sono tutti punti di forza da valorizzare. Questa piazza non svolgeva il suo ruolo di porta d'ingresso, pur avendo il potenziale per diventare un luogo in cui ci si reca e non solo un luogo di passaggio e partenza. Il Comune vuole restituire a questa piazza il suo status di luogo di ritrovo, conviviale e piacevole da vivere. Questo obiettivo è stato affrontato con un approccio in due fasi: dal 2020, la piazza può essere percorsa solo dagli autobus. Alla fine, tuttavia, dovrà diventare una zona pedonale. Per poter valutare l'impatto di questa transizione, sono stati elaborati tre scenari di riconfigurazione temporanea. Un processo partecipativo con i soggetti locali coinvolti ha portato a un progetto preliminare elaborato collettivamente e nel frattempo realizzato.

Il mandato prevedeva l'allestimento dei marciapiedi in previsione di una futura pedonalizzazione e la proposta di una strategia per passare dall'allestimento temporaneo a quello definitivo in cui la piazza sarebbe diventata pedonale. Il processo è stato scandito da una serie di incontri in piazza. Tre scenari hanno quindi consentito di testare diverse idee nell'arco di alcuni mesi:

- 1 : un allestimento di marciapiedi, in linea con la richiesta iniziale della città,
- 2 : un allestimento di alcune superfici stradali senza circolazione,
- 3 : una pedonalizzazione totale della piazza.

La valutazione ha portato alla richiesta di mantenere la piazza pedonale. La prefigurazione del 3° scenario ha permesso di estendere immediatamente la pedonalizzazione, una sorta di tappa intermedia dopo il test, senza attendere i lavori di riqualificazione definitiva e destreggiandosi tra le varie incertezze (circolazione temporanea del traffico e aree occupate durante la fase di cantiere) attraverso un allestimento adattabile e in evoluzione.

### Tappe

2020 - 2021	▪ Analisi, sviluppo di un progetto comune e della co-costruzione
Mag.-Set.2021	▪ Test dei tre scenari e bilancio
2022	▪ Modifica dei test e stesura del piano del progetto preliminare
2022 - 2023	▪ Cantiere

### Organizzazione

Committenti	▪ Ufficio edificabilità e urbanistica e Uffici tecnici della Città di Sierre (parchi e giardini, strade) ▪ Atelier OLGa
-------------	--

### Costi

Costo dalla diagnosi al progetto preliminare	CHF 116'000.-
--	---------------





### Valutazione della giuria

La giuria esprime il suo giudizio sulla procedura sotto forma di test, scelta dal Comune per prefigurare il futuro allestimento. Apprezza il processo partecipativo, temporaneo e iterativo. La giuria accoglie favorevolmente l'approccio innovativo e coraggioso di testare tre varianti in scala naturale, dopo una diagnosi della situazione attuale e dopo aver definito gli obiettivi. È rimasta piacevolmente colpita dall'efficacia dell'approccio e dalla sua trasparenza e non può che incoraggiare altri Comuni a seguirne l'esempio. Per quanto riguarda le varianti di allestimento testate, la giuria apprezza l'impulso dato al rinverdimento e alla possibilità di sostare nell'area di accoglienza immediatamente fuori dalla stazione, per renderla piacevole e ospitale. Nota inoltre la riorganizzazione del flusso di traffico per creare un generoso spazio pubblico e una continuità pedonale verso il centro.



© Florence Zufferey



## Zurigo: Passerella Negrellisteg

### Descrizione

Lo sviluppo delle due zone di Zollstrasse ed Europaallee contribuisce alla densificazione del centro di Zurigo accanto all'area che costeggia i binari. Il Negrellisteg è un percorso che attraversa la distesa di binari a cielo aperto, consentendo di avere una vista libera e di orientarsi dall'alto nel tessuto urbano. Il Negrellisteg collega la rete di percorsi tra i distretti 4 e 5. Allo stesso tempo offre un'occasione unica di vivere l'attraversamento dei binari come una breve pausa di respiro e di osservazione sullo sfondo di un panorama cittadino degno di nota. Il ponte rappresenta un altro punto di riferimento nella distesa di binari che, nello scintillio dei numerosi impianti ferroviari, rende evidente il suo carattere simbolico attraverso la semplicità delle sue linee



© SBB CFF FFS/ René Dür



© SBB CFF FFS/ René Dür

Già da tempo il piano direttore comunale prevedeva un collegamento sopra la distesa di binari. Nell'estate del 2016, tuttavia, la città ha deciso di non proseguire il progetto originario da 30 milioni di franchi del Negrellisteg, che prevedeva un collegamento ciclopedonale, poiché non era più necessario come collegamento ciclabile, a causa della prevista galleria ciclabile tra Sihlquai e Kasernenstrasse. La nuova passerella doveva quindi servire solo come collegamento pedonale.

Entrambi gli accessi al ponte lasciano il segno nello spazio urbano. Grazie alla forma ondulata del parapetto, la luce integrata nel corrimano può alternarsi tra interno ed esterno: all'interno dell'area pedonale con una luce calda, all'esterno con un aspetto scanalato, che impedisce di abbagliare il traffico ferroviario, ma consente alla fascia ondulata del parapetto di illuminarsi soffusamente nelle ore serali. Il parapetto dall'aspetto di una materiale tessile offre su entrambi i lati la necessaria protezione dalla distesa di binari. La passerella prende il nome da Alois von Negrelli, il responsabile del progetto della prima ferrovia svizzera, la Spanisch-Brötli-Bahn che collegava Zurigo a Baden.

**Tappe**

2016	▪ Incarico di studio in un'unica fase con procedura selettiva
2017	▪ Progetto vincitore ARGE Negrelli
2019 - 2021	▪ Lavori di costruzione

**Organizzazione**

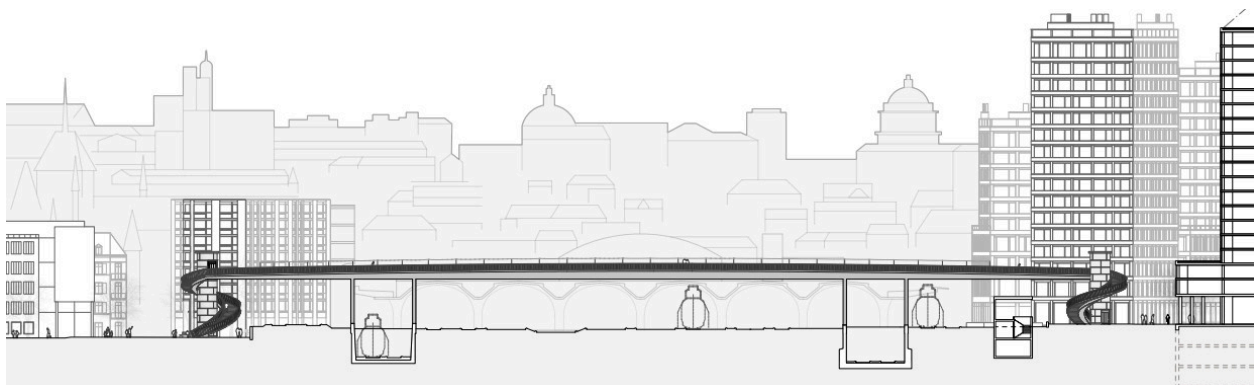
	▪ Ufficio tecnico della Città di Zurigo
	▪ FFS
	▪ Ufficio federale dei trasporti
Committenti	▪ Conservazione dei monumenti storici
	▪ Conferenza sulle disabilità del Cantone di Zurigo
	▪ Ufficio di pianificazione urbana di Zurigo
	▪ 10:8 Architekten GmbH

**Costi**

Costruzione della passerella in acciaio	CHF	11'000'000.-
---	-----	--------------

**Valutazione della giuria**

Il Negrellisteg attraversa la distesa di binari della stazione ferroviaria centrale di Zurigo e collega due quartieri. L'elevato numero di utenti dimostra l'importanza di questo geniale ponte pedonale come collegamento diretto e attrattivo. Dal punto di vista architettonico, la passerella conquista con il suo aspetto slanciato; costituisce contemporaneamente un punto panoramico e un punto di riferimento sopra la distesa di binari. La giuria apprezza il coraggio di costruire la passerella principalmente per i pedoni. Le biciclette sono «ospiti» del ponte e superano il dislivello con un ascensore, mentre i pedoni si servono della scala elicoidale. Una nota dolente di questo progetto convincente è il fatto che sia disponibile un solo ascensore per ogni lato della scala. In caso di guasto, non ci sono alternative per le persone con mobilità ridotta.





## 4 Menzioni

### Basilea: Riorganizzazione della Wielandplatz – Zona 30

#### Descrizione

Dove fino a poco tempo fa si circolava su superfici d'asfalto sovradimensionate, ora troviamo isole fiorite, giochi d'acqua, fontanelle e piccole oasi in cui sostare. Le aree di traffico prima occupate dalle automobili parcheggiate hanno lasciato il posto a zone di sosta. I grandi alberi esistenti e quelli più giovani, in parte con più fusti, ombreggiano oggi la piazza. Le fermate dei mezzi pubblici sono raggiungibili in sicurezza senza deviazioni.

Le esperienze soggettive sulla sicurezza del traffico della Wielandplatz erano a volte diametralmente opposte ai dati oggettivi sugli incidenti. L'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi) ha quindi effettuato una perizia. I principali punti deboli non potevano essere eliminati con una semplice ristrutturazione. Inoltre sarebbe stato necessario abbattere numerosi alberi. La piazza è stata quindi completamente riqualificata, in collaborazione con la popolazione e le associazioni di categoria, in una piazza di quartiere sicura, attrattiva e rinverdata.

Grazie alla riorganizzazione della piazza è stato possibile sottrarre al traffico 2.865 m<sup>2</sup> e deasfaltare circa 2.870 m<sup>2</sup>. Le fermate dei mezzi pubblici possono essere raggiunte in sicurezza senza deviazioni. Il percorso attraverso la piazza, riconoscibile nella pavimentazione, corrisponde alla linea desiderata dai pedoni e funge da orientamento.

La piazza è stata adattata come zona 30, con una carreggiata larga 9 m (2 m x 3,50 m con un'isola centrale di 2 m) anziché 17 m. Questo garantirà un attraversamento più sicuro per i bambini che si recano alla mensa e per gli ospiti della casa di riposo. Le aree pavimentate offrono spazio per il mercato settimanale o per il mercatino delle pulci di quartiere. Il desiderio dei residenti di avere una piazza sicura, tranquilla e adatta all'uso quotidiano è stato così soddisfatto.





Tappe	
2010-2019	▪ Pianificazione e progettazione
2019-2020	▪ Progetto di costruzione e concorsi d'appalto
2021-2023	▪ Realizzazione

Organizzazione	
Committente	▪ Dipartimento costruzioni e trasporti, ufficio tecnico di Basilea-Città

Budget		
Coût total	CHF	7'509'000.-



### Valutazione della giuria

In un processo partecipativo, lo spazio disponibile sulla Wielandplatz è stato coerentemente ridistribuito a favore del traffico pedonale. Con l'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h e la realizzazione di corsie strette, di ausili per l'attraversamento con diritto di precedenza, di corsie polifunzionali strutturate e di fermate dell'autobus senza possibilità di sorpasso, è stato possibile aumentare la sicurezza di attraversamento in modo esemplare. Le isole naturali in forma organica e le pavimentazioni meno impermeabili rendono le giornate calde un po' più sopportabili. Anche se non sempre le strisce pedonali sono sulla linea desiderata, il tracciato non solo collega tra loro le parti della piazza in modo attrattivo, ma guida anche i pedoni verso le strutture circostanti del parco Schützenmatt e dello stadio. Si tratta di un valido esempio di come sia possibile la coesistenza tra utenti della strada e spazi di sosta attrattivi nelle piazze con strade destinate al traffico motorizzato.

## Ginevra: Place du Petit-Saconnex – zona d'incontro

### Descrizione

La riconversione della Place du Petit-Saconnex come zona d'incontro a seguito di un concorso rafforza e valorizza il carattere di «piazza del paese» che questo luogo ha sempre conservato. È legato alle attività del sito e si presta sia all'uso quotidiano sia a eventi festivi, come mercati e feste di quartiere.

In passato, la Place du Petit-Saconnex era principalmente un'area di parcheggio e un'arteria di circolazione attraverso il quartiere. La riconfigurazione è avvenuta in seguito al trasferimento di una fermata dell'autobus lontano dalla piazza. Su richiesta dei commercianti della piazza, la circolazione è stata mantenuta, ma a senso unico invece delle due corsie originarie. Lo spazio di circolazione è nella zona d'incontro. Il numero di parcheggi è rimasto invariato su un perimetro allargato, mentre alcuni di essi sono stati riposizionati nelle vicinanze.

La piazza è stata interamente lastricata, su un unico livello e senza marciapiede. Un percorso in cemento liscio costeggia gli edifici, soprattutto per agevolare gli spostamenti delle persone a mobilità ridotta. Lungo l'arteria principale, le pietre della pavimentazione sono posate su una lastra di cemento, mentre altrove sono posate su un letto di sabbia che permette l'infiltrazione dell'acqua piovana e lo sviluppo di vegetazione spontanea. Lungo tutto il perimetro sono state collocate sedute con schienale e braccioli, sia al sole che all'ombra, e panchine circolari intorno a piccole aree coperte di vegetazione. Sono stati piantati quattro alberi, nonché installati pali per l'illuminazione e una ghirlanda luminosa; inoltre la fontana esistente è stata leggermente spostata. Questi elementi, identitari e moderatori della velocità, delimitano il percorso.



Particolare attenzione è stata rivolta alla conservazione dell'erniaria, specie arborea protetta nel Cantone di Ginevra, soprattutto durante i lavori, e alla sua ripiantumazione tra le fughe della pavimentazione a progetto ultimato



#### Valutazione della giuria

Nell'ex nucleo del quartiere del Petit-Saconnex di Ginevra, un parcheggio è stato trasformato in una piazza cittadina definita zona d'incontro. Il lastricato trasforma la strada in una piazza, sedie singole e panchine ad anello invitano le persone a sostare. Nuovi alberi, che si integrano con quelli esistenti, fanno ombra. Il nuovo progetto valorizza anche gli edifici che si affacciano sulla piazza: il Temple du Petit-Saconnex e una schiera di case con le caratteristiche tipiche del villaggio, risalenti al periodo successivo al 1945. I ristoranti apprezzano le terrazze. Tuttavia, le automobili continuano ad attraversare la piazza e anche i parcheggi sono ancora presenti. Inoltre, le persone con mobilità ridotta vengono spostate nell'area laterale con la pavimentazione liscia, a causa del lastricato. Tutto sommato, però, la Place du Petit-Saconnex è un esempio di un gradevole allestimento di una piazza progettata con mezzi semplici che vale la pena di seguire.

Tappe	
2011	▪ Concorso per progetti di pianificazione urbana
2014	▪ Rilascio della licenza edilizia
2019	▪ votazione del credito di costruzione da parte del Consiglio municipale
2019	▪ Inizio dei lavori di costruzione
2021	▪ Fine dei lavori di costruzione
Organizzazione	
Committente	▪ Città di Ginevra, Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)
Mandatari	▪ Pascal Heyraud Sàrl (architetti paesaggisti) ▪ Mauler SA (ingegneri civili)
Costi	
Credito per la pianificazione	CHF 570'000.-
Credito per la realizzazione	CHF 3'463'600.-



## Canton Vallese: «Connexions» – Panchine pubbliche

### Descrizione

La collana «Connexions» raggruppa le pubblicazioni curate dall'Ufficio della mobilità del Canton Vallese. I primi due numeri riguardavano il ponte di Triège e la Cappella di Zen Hohen Flühen. L'ultimo volume, pubblicato nel 2022, analizza l'uso e il ruolo delle panchine negli spazi pubblici.

«Connexions» guarda con occhi nuovi gli elementi presenti nello spazio pubblico e ne mette in luce il ruolo, da numerosi punti di vista, soprattutto storici. Questo patrimonio viene messo in evidenza, combinando la scoperta inaspettata con l'incoraggiamento a fare una passeggiata. Nel caso del numero sulle panchine, si consiglia una passeggiata nella regione di Ardon, con un percorso caratterizzato da sei panchine decorate in collaborazione con diversi partner del Comune e con l'artista di graffiti Gérald Solliard (Smog). Questi libri sono un'occasione per riflettere sull'uso dello spazio pubblico in occasione degli spostamenti a piedi e per scoprire percorsi sconosciuti. In ogni volume, infatti, viene proposto un percorso a piedi per esplorare il paesaggio e la storia del luogo, incoraggiando le persone ad andarci a piedi per saperne di più.

### Tappe

2020	▪ 1a edizione - Ponte di Triège
2021	▪ 2a edizione - Cappella di Zen Hohen
2022	▪ 3a edizione - Panchine pubbliche

### Organizzazione

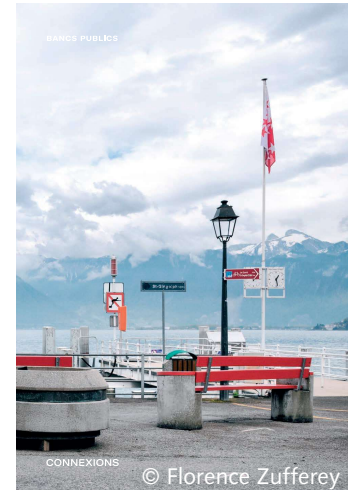
Autori	▪ Delphine Debons, storica ▪ Laurence Rausis, LR communication
--------	---

### Valutazione della giuria

#### Costi

Costo dell'opera	CHF	30'000.-
------------------	-----	----------

Le panchine stimolano la vista e rendono più confortevole la passeggiata. Spesso si trovano davanti a un bel paesaggio, lungo passeggiate come quelle che le pubblicazioni di «Edition Connexion» invitano a scoprire. Questi opuscoli sono concepiti con un approccio storico e culturale e il numero del 2022 analizza le panchine da un punto di vista patrimoniale, simbolico e poetico. Dimostra la diversità dei possibili progetti di arredo urbano, al di là dei modelli da catalogo. Sottolinea inoltre che l'atto minimalista di collocare una panchina mette in risalto un luogo, o addirittura crea il luogo stesso. La giuria plaude al lavoro dell'Ufficio della mobilità del Canton Vallese che ha puntato i riflettori su un elemento iconico dello spazio pubblico. La pubblicazione incoraggia a pensare sempre alle possibilità di sosta e di riposo nella progettazione di percorsi pedonali.





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



**Flâneur d'Or 2023**  
Fussverkehrspreis Infrastruktur  
Prix des aménagements piétons  
Premio infrastrutture pedonali