



Versione febbraio 2023

Associazione Città dell'energia

Toolbox Mobilità pedonale



Impegno locale per il clima.

Toolbox Mobilità pedonale



Versione febbraio 2023

Indice

1	Introduzione.....	1
2	Basi della mobilità pedonale.....	2
3	Campi d'azione per la promozione della mobilità pedonale.....	4
4	Condizioni quadro.....	4
5	Struttura della rete pedonale	5
6	Qualità del contesto costruito	7
7	Margine di azione e presa di coscienza.....	8

Testo e messa in pagina

Mobilità pedonale Svizzera
Pascal Regli | Jenny Leuba

Klosbachstrasse 48 | 8032 Zurigo

segretariato@mobilitapedonale.ch | www.mobilitapedonale.ch

Traduzione in italiano: Michele Bertacchi – Studioenergia Sagl, settembre 2023

1 Introduzione

Obiettivo	Il toolbox «Mobilità pedonale» intende supportare le Città dell'energia esistenti e future nel rendere sufficientemente sostenibili le loro politiche e i loro progetti in materia di trasporti ed energia. In particolare, gli spostamenti a piedi dovrebbero essere raccomandati come mobilità di base per tutte le persone nelle Città dell'energia.
Gruppi target	Il toolbox è rivolto principalmente ai consulenti Città dell'energia e agli uffici competenti nei Comuni, come aiuto per l'orientamento e strumento di consulenza.
Contenuto	Molti attori non sono consapevoli, o non abbastanza, dell'importanza e della rilevanza degli spostamenti a piedi come mobilità di base, ma anche come mezzo di partecipazione sociale. L'attenzione si concentra quindi sui campi d'azione a disposizione delle città e dei Comuni come misure classiche per promuovere gli spostamenti a piedi.
Struttura	Il contenuto è suddiviso in 7 capitoli. Oltre a illustrare l'importanza della mobilità pedonale e il suo inserimento nel panorama giuridico, gli altri capitoli trattano i campi d'azione più importanti per i Comuni e le città.
Ruolo di modello del Comune	Le Città dell'energia si sono impegnate ad attuare misure per raggiungere gli obiettivi energetici e climatici stabiliti. L'amministrazione ha una responsabilità centrale e una funzione di modello nei confronti della popolazione e dispone dei mezzi di azione diretta per promuovere la mobilità pedonale nel proprio Comune.
Buoni esempi	Gli esempi hanno lo scopo di mostrare uno spettro di misure possibili, in particolare in: <ul style="list-style-type: none">• Comuni piccoli, medi e grandi• Comuni di diverse regioni linguistiche (d / f / i)• Comuni in zone rurali, da agglomerati o in agglomerati urbani
Delimitazioni	Il toolbox «Mobilità pedonale» non è un'enciclopedia. Non ha alcuna pretesa di completezza. Non vengono affrontati in modo esplicito temi di mobilità simili (ad esempio, la promozione della mobilità ciclabile, le misure di moderazione del traffico, la gestione dei parcheggi, ecc.).
Ulteriori sviluppi possibili	Nella presente versione, i punti di partenza, le offerte, i documenti, i link e l'assistenza esistenti sono raggruppati tematicamente. Esiste la possibilità di sviluppare ulteriormente il toolbox. Si prega di inviare i suggerimenti e desideri per la prossima versione del toolbox direttamente a: info@fussverkehr.ch

2 Basi della mobilità pedonale

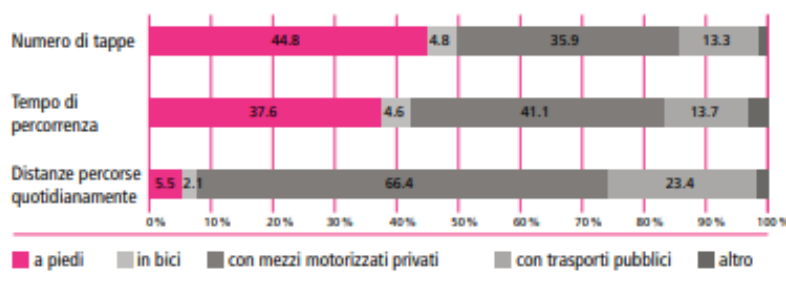
Importanza della mobilità pedonale

Lo spostarsi a piedi si distingue per molti aspetti da altre forme di movimento:

- Tutte le persone viaggiano a piedi. Anche chi usa i mezzi pubblici, l'auto o la bicicletta percorre singole tappe a piedi prima, dopo, o tra un viaggio e l'altro.
- La partecipazione alla mobilità pedonale è gratuita per tutti e non è legata ad alcuna condizione.
- Camminare spesso non ha solo la funzione di coprire una distanza da A a B, ma è anche associato a soffermarsi, comunicare, giocare, passeggiare, rilassarsi, ecc. Per questo motivo gli spostamenti a piedi spesso non sono percepiti come una partecipazione al traffico.
- I pedoni sono flessibili e i loro schemi di movimento sono vari. Possono cambiare direzione o velocità spontaneamente.

L'importanza quantitativa della mobilità pedonale nel traffico quotidiano è solitamente sottovalutata. Il microcensimento del 2015 sul comportamento in materia di trasporti della popolazione svizzera mostra l'effettivo comportamento di mobilità:

- La quota di spostamenti a piedi sul numero di tappe giornaliere è del 43%
- La quota di spostamenti a piedi nel tempo di percorrenza giornaliero è del 36%
- Più del 5% della distanza giornaliera viene percorsa a piedi



Scelta del mezzo di trasporto in Svizzera (Fonte: UST, Microcensimento 2015)

Potenziale della mobilità pedonale

Il 34% di tutti gli spostamenti in auto è inferiore a 3 km e il 12% a 1 km. Questo rappresenta un grande potenziale non sfruttato per la promozione degli spostamenti a piedi. Nella vita di tutti i giorni, infatti, si può presupporre che la mobilità pedonale ha i suoi punti di forza soprattutto per percorsi inferiori a 1 km, o fino a circa 15 minuti di viaggio. Inoltre, circa 1/3 della popolazione non può guidare un veicolo a motore per vari motivi e dipende quindi dagli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici; in considerazione del crescente invecchiamento della nostra società, la tendenza è in aumento (UST, Microcensimento 2000).

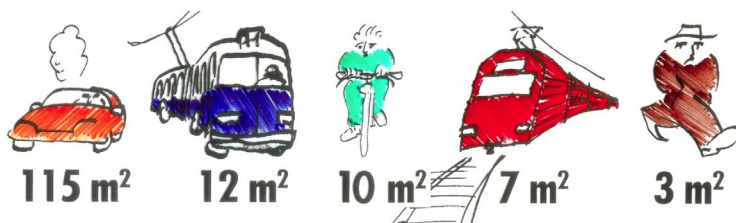
La «mobilità lenta» non è lenta nei centri abitati

In alcuni luoghi, la mobilità pedonale e quella ciclabile vengono raggruppate come «mobilità lenta». Questo termine è fuorviante sotto molteplici aspetti:

- Due tipi di locomozione, che non hanno molto a che fare l'uno con l'altro, sono stati riuniti in un'unica categoria. Mentre la mobilità ciclabile è un traffico veicolare, la mobilità pedonale può essere descritta come mobilità di base dell'essere umano.
- In particolare nelle città, le velocità di spostamento dei vari mezzi di trasporto sono molto simili. La bicicletta, in particolare, e gli spostamenti a piedi per brevi distanze, possono certamente competere con le automobili e sono più veloci per alcune tappe.

Camminare fa risparmiare spazio

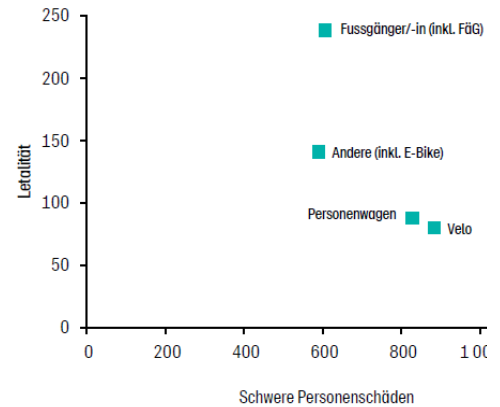
Camminare è di gran lunga il modo più efficiente di spostarsi in termini di spazio. Tuttavia, in molti luoghi lo spazio pedonale disponibile è troppo poco.



Camminare è la forma di movimento meno ingombrante (fonte: Witzig, 2011).

Incidenza degli incidenti nella mobilità pedonale

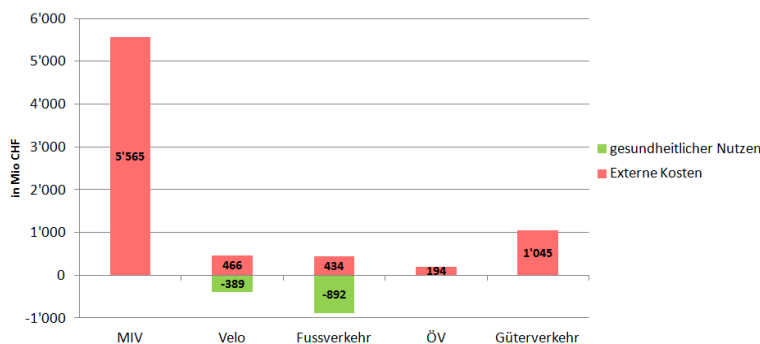
Secondo lo studio «Sensazione di sicurezza e percezione soggettiva» di TCS e Mobilità pedonale Svizzera (2020), camminare è il modo di trasporto più sicuro in proporzione al tempo trascorso sulla strada. In Svizzera, dal 2016 al 2020, 561 pedoni sono stati gravemente feriti e 44 uccisi ogni anno (UPI-rapporto Sinus 2021). Ma gli incidenti dei pedoni hanno spesso conseguenze gravi; il tasso di letalità (morti ogni 10'000 infortunati) è quasi cinque volte superiore per i pedoni rispetto ai conducenti di auto. Le persone a piedi sono raramente la causa degli incidenti. Il 74% di tutti gli incidenti è causato esclusivamente o principalmente da un errore del conducente.



Lesioni personali gravi (Ø 2016-2020) e letalità (Ø 2016-2020) (Fonte: upi)

Economico e redditizio

Mentre il traffico individuale motorizzato (TIM) causa solo costi esterni, la mobilità attiva genera un beneficio sociale grazie ai costi sanitari evitati. La mobilità pedonale è l'unico vettore di trasporto con un bilancio positivo: genera un beneficio esterno per un importo di 10,3 centesimi per chilometro (ARE, 2014; si veda anche la figura). Questo calcolo non include il guadagno in termini di qualità della vita e di divertimento, in quanto si tratta di valori che vanno principalmente a beneficio dell'individuo.



Costi esterni e benefici per la salute per vettore di trasporto (Fonte: ARE, 2014)

Basi legali

Per la circolazione pedonale fanno stato in primo piano le seguenti basi giuridiche:

- Costituzione federale della Confederazione Svizzera; RS 101, Art. 88 Cost.: La Confederazione stabilisce i principi relativi alle reti di sentieri, percorsi pedonali e vie ciclabili.
- Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri LPS; RS 704 (in particolare l'Art. 4): I Cantoni sono tenuti a garantire l'allestimento di piani della rete di sentieri e percorsi pedonali.
- Legge federale sulla pianificazione del territorio (Legge sulla pianificazione del territorio, LPT), RS 700: L'applicazione avviene tramite i piani direttori. Se i piani direttori comunali contengono un piano direttore parziale per la mobilità pedonale, sono soddisfatti i requisiti per i piani della rete pedonale secondo la LPS.
- Legge federale sulla circolazione stradale LCStr, RS 741.01: La legislazione regola anche i comportamenti conformi alle regole del camminare, come l'attraversamento della strada sui passaggi pedonali o la funzione dei marciapiedi.
- Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (legge sui disabili, LDis), RS 151.3: Lo spazio pubblico, in particolare le strutture per la mobilità pedonale, devono essere utilizzabili con pari diritti a tutti, comprese le persone con disabilità.

Norme

Le seguenti norme sono importanti per la pianificazione, la costruzione e il funzionamento delle strutture della mobilità pedonale:

- Norma VSS SN 640 070 «Mobilità pedonale – norma di base»
- Norma VSS SN 640 075 «Traffico pedonale – Spazio di circolazione senza ostacoli»

3 Campi d'azione per la promozione della mobilità pedonale

Principi a livello federale

Oltre al trasporto pubblico e al traffico individuale motorizzato, la mobilità pedonale insieme alla mobilità ciclabile rappresentano il terzo pilastro del traffico viaggiatori. L'aumento della quota della mobilità pedonale e ciclabile rispetto al traffico complessivo contribuisce in modo significativo a soddisfare le esigenze della mobilità in modo efficiente e rispettoso dell'ambiente (Consiglio federale svizzero: Strategia per uno sviluppo sostenibile 2016-19). Per questo motivo, la Confederazione sostiene i Cantoni, le regioni, le città e i Comuni con contributi sostanziali alle infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile nell'ambito dei programmi di agglomerazione.

Formulare obiettivi per la mobilità pedonale

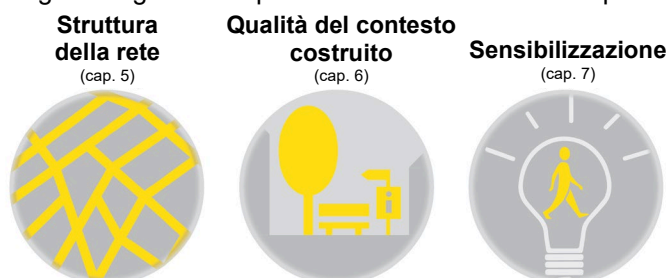
La mobilità pedonale è sostenibile e consente alle persone di partecipare in modo indipendente alla mobilità e alla vita pubblica. Collega i mezzi di trasporto tra loro, in particolare il trasporto pubblico fa affidamento su buone condizioni quadro per i suoi passeggeri.

L'importanza della mobilità pedonale dovrebbe quindi riflettersi anche negli obiettivi strategici di città e Comuni. Nei modelli, nelle strategie e nei concetti di pianificazione urbana, abitativa e dei trasporti, così come nella promozione socio-culturale e della salute, gli spostamenti a piedi devono avere obiettivi propri, da perseguire attraverso un'ampia varietà di approcci:

- La qualità di sosta negli spazi pubblici e la qualità della vita nel luogo sono inseparabili agli spostamenti a piedi e devono essere migliorate di conseguenza.
- La mobilità pedonale deve essere promossa come elemento importante del sistema mobilità.
- La quota della mobilità pedonale dovrebbe essere aumentata rispetto al traffico totale.
- I collegamenti pedonali devono essere sicuri, attrattivi, continui e privi di ostacoli.

Campi d'azione per la promozione della mobilità pedonale

Oltre alle condizioni quadro, che devono essere coerenti, le condizioni per la mobilità pedonale vengono migliorate in particolare attraverso tre campi d'azione:



Campi d'azione per la promozione della mobilità pedonale.

4 Condizioni quadro

Pensare e agire in modo interdisciplinare

La promozione della mobilità pedonale non può essere vista in modo isolato. Si svolge in modo interdisciplinare, a diversi livelli e attraverso diversi canali. È importante inserirla in una cultura che tenga conto dello sviluppo degli insediamenti, della mobilità, della salute pubblica, della cultura sociale e di altri fattori.

In particolare la pianificazione della mobilità presenta numerosi punti in comune con la promozione della mobilità pedonale. Le misure attuate per altri mezzi di trasporto, come la gestione dei parcheggi o la riduzione del traffico dovuto al traffico parassitario nei quartieri, la promozione del trasporto pubblico e della bicicletta, hanno un impatto diretto sugli spostamenti a piedi.

Struttura dello spazio stradale

Le strade e gli spazi pubblici dei centri urbani non devono essere unilateralmente orientati alle esigenze del traffico individuale motorizzato, ma devono assolvere a molteplici funzioni. Servono a garantire l'accessibilità, a modellare il carattere del luogo e a contribuire all'identificazione dei residenti con il loro luogo di residenza. Allo stesso tempo, sono luoghi di incontro e di attività quotidiane come fare la spesa, andare a scuola o al lavoro. Soprattutto lungo le strade ad alto traffico individuale motorizzato, i marciapiedi sono spesso inadeguati in termini di attrattiva, sicurezza e possibilità di attraversamento. Per migliorare queste condizioni, è opportuno elaborare dei concetti operativi e organizzativi, che tengono conto di tutti i tipi di traffico e mettono in primo piano la qualifica dello spazio pubblico. Nei quartieri a minor traffico di veicoli a motore, sono adatte misure di moderazione del traffico, come la disposizione di zone a velocità 30 km/h e di zone di incontro.

5 Struttura della rete pedonale

Analisi dei punti deboli

I punti deboli sono quelli che non soddisfano i requisiti di qualità delle infrastrutture della mobilità pedonale. Per poter garantire buone condizioni di percorribilità, è consigliabile effettuare un'analisi sistematica dei punti deboli (analisi delle lacune). A seconda dell'obiettivo, il focus o la profondità dell'analisi possono essere scelti in modo diverso.





I punti deboli vengono sollevati mediante sopralluoghi, se possibile con il coinvolgimento della popolazione del perimetro selezionato. Per fare in modo che il numero di punti deboli documentati rimanga gestibile, è ragionevole effettuare una ripartizione già al momento del rilevamento. I problemi che possono essere risolti nell'ambito della manutenzione stradale vengono inoltrati direttamente ai servizi di manutenzione. Tutti gli altri punti deboli vengono localizzati su una planimetria, numerati e inseriti in un elenco o in un database.

Esempi di punti deboli nella rete pedonale:

- punti pericolosi, tratti a rischio incidenti
- marciapiedi e tracciati stretti
- effetto separazione causa dominanza del TIM
- attraversamenti mancanti/inadeguati
- lunghi tempi di attesa ai semafori

Esempi di punti deboli legati a manutenzione:

- danni alla pavimentazione
- pericolo di inciampo (terreno irregolare)
- illuminazione e ringhiere difettose
- siepi e arbusti che ostacolano la vista
- demarcazioni sbiadite

Nr.	Ortsbezeichnung	Problem	Massnahme	Bemerkung	Bild vorher	Bild nachher
2	Langweg / Brüelstrasse	Aufgang vom Langweg auf den Brüelweg zu hohe Höhendifferenz, Rampe für Kinderwagen fehlt.	Belagsrampe	-		
6	Fussweg zwischen Schlossgasse und Winkelgässli	Geländer ungenügend (nur Seil -> für betagte und behinderte Personen zu instabil), Unterhalt insbesondere im Winter wichtig wegen Rutschgefahr.	Geländer erneuern	-		

Comune di Magden AG - Esempio di misure attuate nell'ambito di un'analisi dei punti deboli per la mobilità pedonale

Pianificazione della rete pedonale

Le lacune della rete sono elementi mancanti della rete pedonale, come tracciati e attraversamenti o spazi di sosta e di incontro. Con la pianificazione della rete pedonale si determinano i collegamenti rilevanti, si registrano nei piani, si definiscono le lacune da rimediare e si coordinano le fasi successive della pianificazione. Esiste l'obbligo di sostituire i tracciati registrati nei piani se vengono rimossi (Art. 7 LPS). È meglio redigere i piani della rete come piani direttori settoriali comunali per la mobilità pedonale. Per la mobilità lenta non è consigliabile redigere piani direttori, perché gli spostamenti a piedi e in bicicletta sono molto diversi tra loro.

Legenda (piano ai sensi della LPS)

Percorso esistente	Percorso pianificato	
		Percorso pedonale a sé stante/in una strada ad uso residenziale
		Marciapiede su entrambi i lati lungo una strada destinata al traffico motorizzato
		Marciapiede su un solo lato lungo una strada destinata al traffico motorizzato
		Zona d'incontro
		Zona pedonale
		Attraversamento (p. es. strisce pedonali)
		Strada destinata al traffico motorizzato, effetto divisorio ridotto
		Carenza (n. scheda di coordinamento)

Informazioni (contenuto orientativo)

	Criticità (n. lista di misure)
	Zona 30 km/h
	Scuola / asilo / centro municipale / corso d'acqua
	Corso d'acqua
	Stazione / fermata autobus
	Sentiero
	Linea ferroviaria
	Parco / zona ricreativa periurbana / bosco
	Confine del Comune

Modello di legenda per un piano di rete pedonale / piano direttore settoriale per la mobilità pedonale (Fonte: Manuale di pianificazione Rete pedonale, 2015)

Criteri di qualità per la pianificazione della rete pedonale

La rete pedonale deve soddisfare i seguenti criteri:

- **Attrattiva**
 - collegamenti diretti, ridurre le deviazioni
 - larghezza sufficiente di percorsi (≥ 3 m) e marciapiedi (≥ 2 m)
 - priva di inconvenienti (p. es. attraversamenti con diritto di precedenza)
 - pavimentazioni adatte
- **Sicura**
 - oggettivamente sicura (soprattutto nelle zone di attraversamento)
 - soggettivamente sicura (chi non è sicuro non va)
- **Continua e fitta**
 - larghezza maglie della rete di percorso max. 100 m
 - colmare le lacune della rete attraverso le connessioni
 - percorsi scolastici lontani dal traffico
 - p.es. lungo o sopra i corsi d'acqua e le linee ferroviarie
 - collegamenti pedonali nelle aree di sviluppo
- **Senza ostacoli**
 - p. es. bordure abbassate, rampe e corrimano
 - priva di inconvenienti (nessun ostacolo sulla linea di camminata)
 - bassa pendenza



Assicurare i diritti di passaggio nei piani di utilizzazione

Oltre ai piani vincolanti per le autorità, i Comuni e le città hanno il diritto di rendere sicure parti delle reti pedonali con strumenti vincolanti per il proprietario del terreno (piani particolareggiati come piani regolatori o dell'urbanizzazione). Questo tipo di garanzia di diritto pubblico è preferibile a quella di diritto privato (garantire i diritti di passaggio con servitù, contratti di diritto di superficie o contratti di diritto di costruzione).

Nell'ambito della gestione della mobilità è possibile sviluppare aree a basso traffico e garantire collegamenti con il trasporto pubblico, importanti per la mobilità pedonale (wohnbau-mobilitaet.ch).

Nozioni di base importanti



- Basi di pianificazione della rete pedonale:
- Pianificazione della rete pedonale - Guida attuativa mobilità lenta n. 14
 - Viabilità pedonale Strategia di analisi della criticità e di riqualificazione – Guida attuativa mobilità lenta Nr. 16
 - Sistemi d'orientamento pedonale – Raccomandazioni Materiale mobilità lenta n. 140

Download: <https://mobilitapedonale.ch/publicazioni/stampati/>

6 Qualità del contesto costruito

La qualità del contesto costruito è un fattore decisivo nel determinare se le persone si sentono a proprio agio a piedi e se rimangono e si muovono nello spazio pubblico. Ciò fa parte della concezione dello spazio stradale, l'estetica e l'uso degli edifici e dei piazzali adiacenti.

Principi di progettazione

Carattere e rivitalizzazione

Le strade e i percorsi hanno bisogno di mezzi di identificazione e di orientazione. L'orientamento degli edifici verso le strade intreccia spazi privati e pubblici.



Zurigo, Hedwigstrasse: la pianificazione della strada e la qualità dell'ambiente sono ben coordinati.

Organizzazione in piccole parti

Grazie a una strutturazione dello spazio ben studiata e a materiali adeguati, anche gli spazi stradali lineari possono essere organizzati in piccole parti.



Lucerna: le aree pedonali e ricreative possono essere interessanti anche lungo le strade trafficate.

Inverdimento e attività ricreative locali

Filari di alberi ed elementi verdi trasmettono un'atmosfera piacevole, forniscono ombra in estate e permettono di percepire le stagioni.



Losanna VD: il lungolago è ombreggiato da alberi.

Creare luoghi di sosta

La riqualificazione del centro cittadino contribuisce a far sì che la popolazione trascorra più tempo in città e si ritrovi a socializzare in un ambiente piacevole.



La piazza del villaggio di Wölflinsdorf AG è un luogo di incontro del Comune. (Foto: www.ag.ch/menschen-und-orte)

Servizi locali e di base

Regola generale: ben oltre il 50% dei clienti fa acquisti nel Comune a piedi o in bicicletta.

Fonte: [Fussverkehr Schweiz / Pro Velo \(2009\): Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr.](#)



Bassersdorf ZH: il passaggio pedonale con isola centrale si trova sulla linea proprio di fronte al negozio.

Attrezzature e arredi

Panchine, fontanelle, servizi igienici e illuminazione migliorano la qualità dell'ambiente. Dei concetti di panchina sviluppati in modo partecipativo incoraggiano le persone a fermarsi e a riposare.



Sierrre VS: La panchina invita a riposare e a soffermarsi.

7 Margine di azione e presa di coscienza

Comunicazione

«Camminare è un'esperienza pura, sociale, sana ed ecologica. Chi cammina fa del bene a sé stesso agli altri» è il mantra del camminare. Ma le persone che camminano sono importanti anche per i paesi e le città. Forniscono la necessaria rivitalizzazione nella località e sostengono le imprese locali. Vale quindi la pena di sostenere gli spostamenti a piedi a livello locale con azioni e campagne. Le idee sono tante e spesso ci sono sinergie con altri campi d'attività, come la promozione della salute e dell'attività fisica, le politiche per l'invecchiamento, etc.

Buone azioni

Villaggio pedonale: il Comune di Magden AG si è subito dichiarato villaggio pedonale ed è orgoglioso della sua attraente rete pedonale, che sarà ulteriormente ampliata e pubblicizzata. Gli attraenti «Hintenrumwägli» o «piccoli sentieri nascosti» sono segnalati.



Magden AG: il sentiero segnalato «Sunnewägli»

Concetto di panchine: Le strutture per sedersi offrono l'opportunità di riposare e incontrare altre persone. Diversi programmi cantonali di promozione della salute e dell'attività fisica sostengono lo sviluppo di concetti di panchine (p. es. AG, SG e ZH). Birmensdorf ZH ha elaborato un piano di questo tipo e vorrebbe promuovere in futuro dei «Bänkliwege» (sentieri di panchine) lungo i percorsi pedonali, che fornirebbero anche un numero sufficiente di soste per il riposo degli anziani.



Esempio di concetto di panchina Birmensdorf

Link: Offerta del concetto di panchina nel Canton Zurigo

«essere e restare mobili»: per consentire alle persone anziane di rimanere in movimento in modo indipendente più a lungo, il programma offre corsi di mobilità, tra cui il corso «Muoversi a piedi».



I cittadini anziani si esercitano a usare i distributori automatici di biglietti. www.mobilsein-mobilbleiben.ch

ZÄMEGOLAUFE: il progetto promuove l'attività fisica tra gli anziani facendo incontrare i gruppi per camminare insieme a passo svelto o tranquillo.



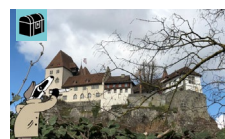
www.zaemegolaufe.ch

Jane's walks: ogni primo fine settimana di maggio si svolgono le Jane's walks, conversazioni in movimento organizzate volontariamente da persone che vogliono mostrare il proprio Comune o città in modo diverso.



www.janeswalk.ch

Detective Trails: semplici tour enigmistici che possono essere organizzati e completati con l'aiuto di un'App o di una mappa del tesoro che può essere stampata. Numerose città e Comuni stanno già partecipando.



www.klimaschutz.bs.ch

myclimate Audio Adventure: i tour audio sul tema del clima sono ben accolti dal pubblico e sono poco costosi da realizzare. Vengono offerti in varie località della Svizzera.



www.myclimate.org

Walk to school: il modo sicuro e attrattivo di andare a scuola è un tema che interessa tutti i Comuni. Ogni anno l'Associazione traffico e ambiente ATA organizza settimane d'azione durante le quali intere classi scolastiche si recano a scuola a piedi.



www.schulwege.ch

Camminata sonora: camminando, l'ambiente circostante viene vissuto con tutti i sensi. Oltre alla vista, anche l'udito gioca un ruolo importante. Una passeggiata sonora è un buon modo per conoscere un luogo.



www.ruheortehoerorte.ch

Buone pratiche:
infrastrutture per
la mobilità pedo-
nale

Ogni tre anni, il «Flâneur d'Or» premia i progetti di eccellenza che promuovono la mobilità pedonale e ne migliorano la qualità, l'attrattiva e la sicurezza della camminata.



Vincitore del premio principale «Flâneur d'Or 2020»
Liestal (BL): Riqualifica della Rathausstrasse



Vincitore del premio principale «Flâneur d'Or 2017»
Biel (BE): Schüssinsel - Oasi nel cuore della città



Vincitore del premio principale «Flâneur d'Or 2014»
Misure di accompagnamento per la circonvallazione ovest di Zurigo



Vincitore del premio principale «Flâneur d'Or 2011»
Riqualificazione FO-Bahntrasse Naters

Ancoraggio nel
Comune

Per promuovere in modo duraturo gli spostamenti a piedi nel proprio Comune, è opportuno nominare persone che si occupino dei problemi dei pedoni, sia all'interno che all'esterno dell'amministrazione, e che mantengano uno scambio con gli esperti. Inoltre, è importante ampliare continuamente le conoscenze in merito. Possibili approcci:

- Corsi «spazi pubblici senza ostacoli»: se vengono costruite strade, percorsi o piazze, secondo la Legge sui disabili (LDis), il loro utilizzo da parte delle persone con disabilità non deve essere limitato dalla progettazione strutturale. Le reti pedonali devono quindi essere pianificate e costruite secondo il principio della «design for all». I principi possono essere insegnati nel contesto di corsi in cui si possono sperimentare le disabilità visive e visuali (p. es. tramite il sito www.architettura-senzaostacoli.ch).
- Realizzazione di un sopralluogo della mobilità pedonale (p. es. sul tema «Comune amico degli anziani»): i Comuni possono analizzare gli spazi abitativi insieme a cittadini con esperienza (www.altersfreundliche-gemeinde.ch).
- Confronto comunale sulla mobilità pedonale: nell'ambito del progetto «VAIsano», a cui hanno partecipato 16 grandi città svizzere e 15 piccoli centri, è stato sviluppato un kit di strumenti disponibile gratuitamente per tutti i Comuni, che consente di monitorare le condizioni di marcia (www.mobilitapedonale.ch/citta-pedonale).

Basi di dati

Il numero di persone che si spostano a piedi è spesso sottovalutato, anche perché sono silenziose e occupano poco spazio. Di conseguenza, marciapiedi, percorsi, piazze e passaggi pedonali sono sottodimensionati. I conteggi della mobilità pedonale possono ora essere effettuati in modo semplice, efficace ed economico. Inoltre, esistono fattori di estrapolazione con i quali è possibile determinare il volume giornaliero in modo accurato dai conteggi a breve termine. Il know-how sui conteggi del traffico pedonale è riassunto nel rapporto SVI 2017/009 «Raccomandazioni per il conteggio del traffico pedonale» (www.mobilityplatform.ch), i volumi di traffico pedonale modellati in tutta la Svizzera sono disponibili su: <https://map.metron.ch>.