



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Zone d'incontro

Tendenze e sfide 20 anni dopo



Colophon

Editore

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

Autore

Mobilità pedonale Svizzera
Klosbachstrasse 48, 8032 Zurigo

Concetto e realizzazione

Jenny Leuba, Mobilità pedonale Svizzera
Pascal Regli, Mobilità pedonale Svizzera
Matthias Kilchenmann, Mobilità pedonale Svizzera
Marion Ronca, Mobilità pedonale Svizzera

Progetto grafico

Mobilità pedonale Svizzera

Foto di copertina

Hölderlinstrasse Zurigo, 2022
© Camille Decrey

Immagini

© Camille Decrey: Pagina 2 (Berna, Benteliweg), 4 (Renens, Piazza della stazione),
16 (Canobbio), 22 (Berna, Murifeld), 32 (Basilea, Tellplatz)
Altre pagine: se non indicato nella didascalia, Mobilità pedonale Svizzera

Osservazioni

Questa pubblicazione è disponibile anche in lingua francese e tedesca.

Traduzione

Carmela Klainguti

Download

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

© Giugno 2022

Indice dei contenuti

Prefazione	3
1 Introduzione	5
1.1 Storia	7
1.2 Situazione nel 2022	9
1.3 Palcoscenico multifunzionale	10
2 Potenziale	17
2.1 Creare un valore aggiunto	18
2.2 La zona d'incontro come strumento urbanistico	19
2.3 A pochi passi dalla zona pedonale	20
2.4 Possibilità di partecipare	21
3 Sfide	23
3.1 Coesistenza con l'autobus	24
3.2 Coesistenza con un traffico intenso	25
3.3 Percorsi ciclabili preferenziali nelle zone d'incontro?	26
3.4 In strada come a casa	27
3.5 Utilizzo paritario dello spazio	28
3.6 Bisogno di approfondire	29
3.7 Ispirazione dall'estero	31
Conclusione	33



Prefazione

Strade per incontrarsi

Di quante persone che abitano nella vostra via conoscete il nome? Se vivete in una zona d'incontro, è probabile che conosciate più vicini che non se abitaste in un'altra strada. Pur lasciando spazio a un potenziale di ottimizzazione, il contributo delle zone d'incontro all'integrazione di un quartiere è indubbio. In un'epoca in cui le relazioni interpersonali sono fondamentali per far fronte alle sfide sociali, è evidente quanto sia importante rafforzare i contatti di vicinato e un senso di appartenenza al proprio ambiente quotidiano.



Cos'è realmente una zona d'incontro e soprattutto a cosa serve? È uno strumento con il quale si vuole innanzitutto permettere alle persone di incontrarsi per strada. Questo obiettivo è realizzato con l'introduzione di un limite di velocità massima di 20 km/h per i veicoli motorizzati e un ribaltamento del consueto rapporto dei vettori di mobilità, cioè la precedenza ai pedoni. Insieme ad altre misure pianificatorie e di gestione urbana, la zona d'incontro migliora la qualità di vita e il benessere delle persone nelle città e nei centri abitati.

Vent'anni di applicazione di questo modello hanno portato alla realizzazione di numerose zone d'incontro. Nonostante il principio sia semplice, non esiste una ricetta miracolosa: le città e i Comuni sperimentano sempre nuove interpretazioni di questo concetto. Il ventesimo anniversario della zona d'incontro offre dunque una buona occasione per esaminare i progressi compiuti e fare appello alla creatività dei Cantoni, dei Comuni e della popolazione per invogliare le persone a camminare e a incontrarsi per strada.

M. Schlatter

Marionna Schlatter, presidente di Mobilità pedonale Svizzera

Berna, Benteliweg: I vicini stanno trasformando il loro luogo d'incontro per l'estate.



1 | Introduzione

In vent'anni, la zona d'incontro è diventata un elemento di pianificazione ricorrente in tutta la Svizzera ed è già stata realizzata in diversi contesti urbani.

- 1. 1 Storia
- 1. 2 Situazione nel 2022
- 1. 3 Palcoscenico multifunzionale





Tempo
20

Vortritt
für
Fussgänger

Zonenzone

Fachhochschule
Berchtesgaden

1.1 Storia

Essere pronti ad accettare un fallimento fa parte della cultura dell'innovazione. Il coraggio dei pionieri delle zone d'incontro merita di essere ricordato nell'introduzione di questa pubblicazione, dedicata alle tendenze e alle sfide future di questo strumento di «riconquista dei centri città», ancorato nella legge vent'anni fa.

«*Perché studiare Burgdorf?*», chiedeva di recente un interlocutore a proposito di una ricerca sulle zone d'incontro. Perché creare una «zona di passeggio», precorritrice della zona d'incontro, nel 1996 era considerato un progetto audace. Oggi invece la zona d'incontro è sempre più diffusa e apprezzata dalla popolazione. Questo vale anche per Pontevedra in Spagna, dove la nuova generazione, nata con la zona d'incontro, non riesce più a immaginare un centro città diverso.

Ma nel 1996 si cominciava appena a parlare di questioni ambientali e di sostenibilità. Il progetto pilota di una città modello a misura di pedoni e ciclisti «FuVeMo», promosso dall'Associazione traffico e ambiente (ATA) e dall'Ufficio federale dell'energia, rappresenta quindi una tappa importante per la creazione di nuove possibilità di riconfigurazione dello spazio pubblico e per la mobilità in Svizzera. Ben prima di altri Comuni, il «laboratorio» di Burgdorf perseguiva, obiettivi ambiziosi in termini di quote modali di riduzione del traffico interno e degli incidenti, come pure un miglioramento del senso di sicurezza e delle condizioni per i pedoni e i ciclisti.

La creazione di questo nuovo regime di traffico è motivata da un invito a passeggiare, nell'intento di non far perdere clienti ai negozi del centro, penalizzati dal traffico motorizzato che ne peggiorava progressivamente il comfort e l'attrattiva. La zona d'incontro incarna una nuova cultura della mobilità, basata più sulla coesistenza tra i diversi vettori di mobilità che non su una loro separazione. «*Un certo caos non guasta*», affermava a suo tempo Kurt Schürch, incaricato del progetto «FuVeMo» nel Cantone di Berna. Altre soluzioni, sempre basate sull'effetto distensivo della coesistenza di diversi vettori di mobilità, sono state sperimentate in parallelo su alcuni assi stradali principali («modello bernese»¹). Il Cantone di Berna ha aperto spesso i battenti a sperimentazioni volte a ripensare soluzioni di trasporto più a misura d'uomo e rispettose dell'ambiente.

Consapevole delle potenzialità di una «zona di passeggio», il Comune di Burgdorf ha deciso di agire. Dare la precedenza ai pedoni è stato un atto coraggioso se si considera l'incertezza che regnava in fatto di costi, questioni assicurative e responsabilità in caso di incidenti. Grazie a un'attenta strategia di comunicazione che ha coinvolto tutti gli attori locali, Burgdorf si è fatta conoscere ovunque. Una vera e propria storia di successo anche per Mobilità Pedonale Svizzera che si è impegnata a favore dell'inserimento del nuovo regime nell'Ordinanza sulla segnaletica stradale, ufficializzato 2002.



¹ I concetti di gestione e di operatività basati sul «modello bernese» attuano il principio della coesistenza tra i diversi vettori di mobilità. L'applicazione di questo principio sulle strade cantonali, come la Bernstrasse a Zollikofen, la Sefigenstrasse a Wabern e la Schwarzenburgstrasse a Köniz è ancor oggi un punto di riferimento per numerosi Cantoni e Comuni.

Burgdorf: prima e dopo la riqualificazione in zona d'incontro.





1.2 Situazione nel 2022

In vent'anni, sono state create quasi mille zone d'incontro in Svizzera. Le prime esperienze sono positive e ora l'attenzione si focalizza su nuove sfide. I contesti in cui realizzare questo strumento sono più variegati che mai. Le città di domani aspirano ancor più di prima a dotarsi di strade che invitino le persone a incontrarsi.

«*Si sente di nuovo la gente parlare sul marciapiede*». La riduzione del rumore (come p. es. alla Bullingerplatz a Zurigo), il quasi azzeramento degli incidenti gravi e un'aria più pulita sono alcuni degli effetti indubbiamente positivi e a volte spettacolari attribuiti a questo regime di traffico nelle zone d'incontro.

Dopo la fase pilota a Burgdorf, la zona d'incontro è ora diventata uno strumento «classico» di moderazione del traffico. La piazza centrale di Bienne, inaugurata nel 2002 in occasione dell'Expo02, o l'iconico tappeto rosso del salotto urbano «Stadt Lounge» a San Gallo (2005) sono esempi faro che hanno ispirato molte città e Comuni a migliorare con questo strumento la qualità dei centri abitati, delle piazze, delle stazioni o dei loro quartieri. Il numero di zone d'incontro create in Svizzera si avvicina al migliaio. La zona d'incontro è quindi senza dubbio un successo, nonostante sia evoluta in modo diverso nelle varie regioni linguistiche: mentre a Berna o a Zurigo, con oltre un centinaio di zone d'incontro, questo regime è diventato quasi un'ovvietà, spesso nei piccoli o medi Comuni è ancora necessario presentarne il funzionamento alle autorità e alla popolazione in occasione delle prime realizzazioni. Per sostenere ancora meglio la creazione di nuove zone d'incontro e affrontare le sfide attuali, è necessario raccogliere ulteriori dati e svolgere più ricerche sul tema.



Zurigo, Bullingerplatz (a sinistra): questa piazza di quartiere, vincitrice del Flâneur d'Or 2014, si contraddistingue per i suoi caffè all'aperto, gli spazi verdi e le aree di gioco.

San Gallo (sotto): con il suo rivestimento rosso, la «Stadt Lounge» ricorda un salotto cittadino.



1.3 Palcoscenico multifunzionale

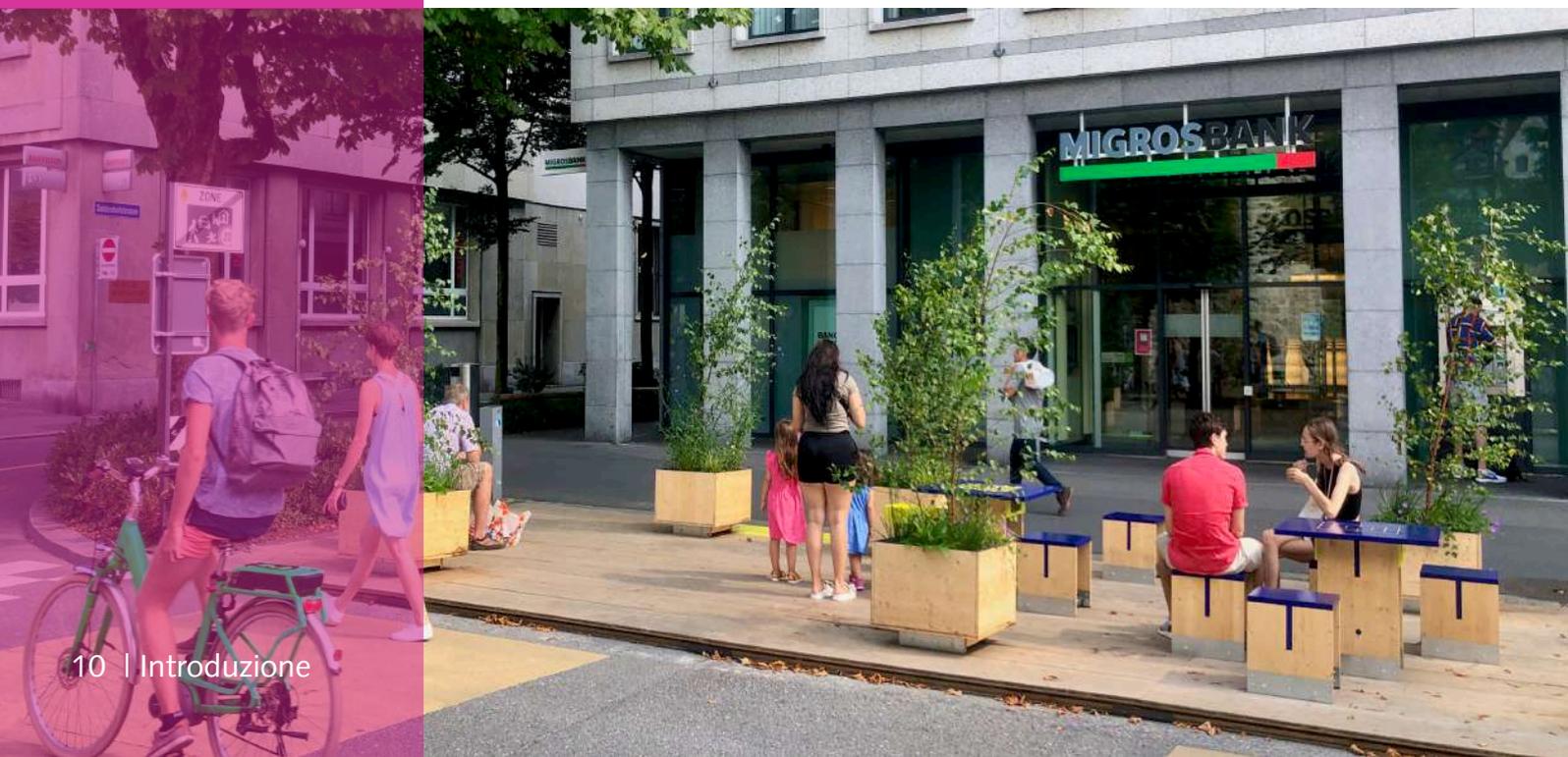
Il regime della zona d'incontro è versatile. Non è solo uno strumento di moderazione del traffico, ma non tutti, nemmeno fra gli esperti, se ne rendono conto. Se progettata in modo appropriato, la zona d'incontro è anche un luogo di ritrovo, aggregazione sociale, passeggio, gioco, ristoro e molto altro ancora.

Il vantaggio delle zone d'incontro è quello di poter essere implementate in contesti molto diversi. Tuttavia, a seconda delle condizioni locali, variano anche le esigenze e gli obiettivi da considerare:

Area	Situazione iniziale tipica	Obiettivo
Zona residenziale Scuola	<ul style="list-style-type: none"> - Bassa frequenza di traffico individuale motorizzato (TIM), poco traffico di transito - Accesso al quartiere - Spazio stradale monofunzionale solo per il traffico veicolare - Dominanza di parcheggi 	<ul style="list-style-type: none"> - Consentire aree di gioco e luoghi di sosta - Offrire protezione ai bambini e ai residenti - Collegamenti con lo spazio privato esterno - Garantire la sicurezza stradale - Integrazione socio-culturale
Zona commerciale / zona centrale Città vecchia Piazza della stazione	<ul style="list-style-type: none"> - Posizione centrale densamente edificata - Utilizzi commerciali molto frequentati dal pubblico - Esigenze di utilizzo per tutti i vettori di mobilità - Molti pedoni con i più svariati desideri - Animate per periodi più lunghi - Carenza di allestimenti a causa della dominanza di parcheggi 	<ul style="list-style-type: none"> - Passeggiare e incontrarsi - Attraversamento libero - Permeabilità per il TIM e coesistenza per tutti gli utenti della strada - Spazio pubblico per un'eterogeneità urbana e una configurazione da facciata a facciata - Qualità di sosta e tempo di permanenza elevati - Attività commerciali con riferimenti allo spazio esterno (p.es. bar e ristoranti con tavoli all'aperto) - Offrire protezione agli anziani e alle persone con disabilità visive, uditive e motorie

Situazione iniziale e obiettivi delle zone d'incontro (Fonte: SVI 2006/002)

Lucerna: la zona d'incontro temporanea offre un palcoscenico flessibile per giocare, ballare, mangiare o semplicemente aspettare.



Zona commerciale / zona centrale

«Le automobili non comprano nulla». Questa citazione di Victor Gruen, noto «inventore» del centro commerciale e «padre» della prima zona pedonale in Austria, coglie nel segno: i negozi hanno bisogno di clienti disposti a spendere e che lo saranno ancora di più se il contesto, l'ambiente e l'esperienza sul posto saranno di loro gradimento. In molti centri urbani, tuttavia, si riscontrano aree commerciali rivolte unicamente a una clientela motorizzata, nonostante siano molto frequentate da pedoni e ciclisti. Ed è proprio in queste situazioni che le zone d'incontro offrono un valore aggiunto. Dal momento che i negozi si trovano per lo più su entrambi i lati della strada, i pedoni devono poter attraversare liberamente, ma gli attraversamenti puntuali non soddisfano adeguatamente questa esigenza. Per motivi di sicurezza della circolazione, una bassa velocità del traffico motorizzato è comunque un vantaggio. In molti Comuni, inoltre, l'introduzione di una zona pedonale non è presa in considerazione vista l'impossibilità di spostare gli accessi agli edifici e alle aree di stazionamento dei veicoli.

Le zone d'incontro possono contribuire a realizzare meglio più obiettivi contemporaneamente:

- possibilità di accesso veicolare
- moderazione del traffico e aumento della sicurezza stradale
- precedenza ai pedoni e possibilità di attraversamento libero
- valorizzazione del luogo e della qualità di sosta con accorgimenti creativi
- valore aggiunto per le attività commerciali all'esterno (gastronomia, espositori)



Risch Rotkreuz ZG, Kreuzplatz: l'offerta di attività commerciali e gastronomiche attira molte persone a piedi e in bicicletta in questa zona d'incontro, realizzata nel 2014 e caratterizzata da una pavimentazione differenziata, cordoli, aiuole, posti a sedere e una fontana.





Scuola

I bambini devono poter andare a scuola a piedi da soli e per questo la sicurezza stradale intorno agli edifici scolastici è molto importante. Per ridurre il livello di velocità e migliorare la coesistenza tra gli utenti della strada, in determinate circostanze la creazione di una zona d'incontro può contribuire a raggiungere l'obiettivo, per esempio in caso di:

- assenza di marciapiede
- protezione insufficiente delle strisce pedonali
- necessità di attraversamento libero davanti alla scuola
- parte del complesso scolastico sull'altro lato della strada
- inclusione dello spazio stradale come piazzale per la ricreazione

Oltre alla segnaletica della zona d'incontro, sono necessarie ulteriori misure di moderazione del traffico, come p.es. una serie di dispositivi o manufatti verticali od orizzontali. Inoltre, l'aspetto della zona d'incontro dovrebbe differenziarsi da altre zone per creare un'elevata «consapevolezza della zona».

Bremgarten BE, Kalchackerstrasse: la zona d'incontro di 200 metri sulla strada cantonale permette di attraversare la strada tra la scuola da un lato e i negozi sul lato opposto.

Berna, Turnweg: la zona d'incontro, realizzata nel 2009, collega l'area scolastica a un parco giochi pubblico, utilizzato dagli alunni anche durante la ricreazione. L'innalzamento e il restringimento della carreggiata a 3,50 m, numerose demarcazioni colorate ed elementi di seduta fanno sì che quest'area più sicura sia percepita come spazio di sosta e di svago anche al di fuori dell'orario scolastico. (Foto: Verkehrsteiner).



Zona residenziale

Nelle zone residenziali, lo spazio stradale assume una funzione importante per i bambini: è un luogo dove possono incontrarsi e giocare. Se le condizioni lo consentono, possono sostare all'aperto non accompagnati dagli adulti e socializzare con altri bambini. Ma anche gli altri residenti del quartiere possono beneficiare dell'interazione sociale e delle possibilità di interconnessione tra gli spazi privati esterni e gli spazi stradali pubblici.

Quando si realizza una zona d'incontro, è importante assicurarsi che includa anche aree totalmente libere da parcheggi per le automobili.



Berna, Burgfeld: qui è sorta la prima grande zona d'incontro della Svizzera nel 2016. In questo quartiere residenziale, l'accesso a numerose abitazioni confina direttamente con lo spazio stradale, senza marciapiede. Questa misura ha permesso di aumentare lo spazio libero e la sicurezza stradale. (Foto: città di Berna)

Schlieren ZH, Sägestrasse: parallelamente alla costruzione di quattro nuovi edifici plurifamiliari, lo spazio stradale esistente da risanare è stato riqualificato in una zona d'incontro nel 2008. Ora la «piazza del paese» invita alla sosta.





Città vecchia

La struttura omogenea dei centri storici e la presenza di pedoni e ciclisti permetterebbero di trasformare in zone d'incontro anche aree contigue più estese. Di solito però lo spazio nei centri città è limitato e non consente di separare il traffico con marciapiedi e piste ciclabili. Un utilizzo di materiali appropriato contribuisce a ridurre efficacemente la velocità, ad aumentare la consapevolezza nei confronti della zona e aiuta le persone con disabilità visiva a orientarsi. Le zone d'incontro offrono una soluzione adeguata anche per essere utilizzate come aree di sosta dotate di bar e ristoranti con tavoli all'aperto o di negozi di paese.

Büren an der Aare BE: la zona di incontro del centro storico valorizza i negozi e l'identità della comunità, nonostante il traffico di attraversamento sia ancora molto intenso (8.000 veicoli al giorno).

Brugg, città vecchia: per rispetto dei commercianti, già alle prese con problemi strutturali, non è stata creata una zona pedonale, bensì una zona d'incontro. Consente ai veicoli di circolare e sostare brevemente davanti ai negozi, ma offre anche un'adeguata qualità di sosta e libertà di movimento ai pedoni. Di notte è vietato il traffico individuale motorizzato.



Piazza della stazione

Tra arrivi, partenze, incontri, saluti, acquisti ecc., i piazzali delle stazioni devono soddisfare le più svariate esigenze dei viaggiatori e di chi li accompagna o li attende. Il traffico pedonale svolge un ruolo importante, perché i passeggeri ferroviari, ma anche le persone in transito da autobus o biciclette si muovono a piedi. Per molto tempo le piazze delle stazioni venivano ristrutturate in funzione del traffico motorizzato e facevano transitare i pedoni dai sottopassaggi. Oggigiorno questo approccio sarebbe improponibile. I molteplici utilizzi dei piazzali delle stazioni creano un vivace andirivieni con molti incontri tra veicoli e pedoni. Per questo motivo, la piazza della stazione si addice alla creazione di una zona d'incontro. Questo regime di traffico consente il «caos urbano» fondato sulla coesistenza, pur rimanendo attrattivo e sicuro per il traffico pedonale grazie al basso livello di velocità.



Bellinzona TI: tra il 2017 e il 2019, i dintorni della stazione sono stati riqualificati in una zona d'incontro. Il piazzale della stazione, ampio, libero e ben suddiviso funge ora da palcoscenico per la vita cittadina, sottolinea l'importanza della sua centralità e accoglie al meglio gli utenti. (Foto: © Camille Decrey)

Versoix GE: nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria è stato creato un nuovo centro comunale e dato volutamente grande risalto alla configurazione degli spazi pubblici. L'area esterna doveva essere accessibile e invitare alla sosta. Per tenere sufficientemente conto delle esigenze delle persone a piedi e in bicicletta, nel 2016 gli accessi alla stazione e il piazzale antistante sono stati riqualificati in una zona d'incontro.





2 | Potenziale

La zona d'incontro è uno strumento semplice ed efficace per favorire i rapporti di vicinato nei quartieri e offrire spazi pubblici conviviali.

- 2. 1 Creare un valore aggiunto
- 2. 2 La zona d'incontro come strumento urbanistico
- 2. 3 A pochi passi dalla zona pedonale
- 2. 4 Possibilità di partecipare



2.1 Creare un valore aggiunto



¹ Bruns, F., Buser, B., e altri (2019): Effetti occupazionali della moderazione del traffico nei centri urbani. Progetto di ricerca dell'Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico SVI 2015/005.

Wald ZH: la Bahnhofstrasse a Wald è stata riqualificata in una zona d'incontro. Il traffico motorizzato è diminuito e contemporaneamente sono migliorate le condizioni per la mobilità pedonale e ciclabile. Non da ultimo anche grazie alla zona d'incontro, è stato possibile registrare, in un contesto strutturalmente difficile («scomparsa dei piccoli negozi di paese»), un aumento dell'occupazione rispetto al resto del Comune.

Le zone d'incontro nelle aree commerciali possono offrire ai commercianti un ampio potenziale di miglioramento economico. Numerosi passanti guardano le vetrine e forse entrano spontaneamente nei negozi. I clienti scoprono offerte inaspettate e passeggiano volentieri lungo la via. Nonostante questo, i commercianti temono spesso perdite di guadagno se i clienti motorizzati non possono parcheggiare in prossimità. Quali sono i dati disponibili su questo argomento?

Esistono pochi studi che si occupano sistematicamente delle ripercussioni economiche delle misure di moderazione del traffico in generale e delle zone d'incontro in particolare. Di seguito sono riportati in sintesi gli effetti economici delle misure di moderazione del traffico nei quartieri commerciali:

- la maggior parte dei casi di studio mostra che gli effetti in termini di affluenza dei passanti, soddisfazione dei consumatori e delle aziende, fatturato, occupazione ecc. sono positivi. Tuttavia, l'entità degli effetti positivi varia secondo le regioni, le condizioni locali o i periodi di osservazione;
- nelle zone urbanizzate integrate, la maggior parte delle vendite è generata da clienti che si muovono a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. Nonostante gli automobilisti spendano importi più elevati ad ogni singolo viaggio, sul lungo periodo i pedoni, i ciclisti e gli utenti del trasporto pubblico dimostrano una maggiore frequenza d'acquisto e di conseguenza spendono molto di più;
- i commercianti sottovalutano sistematicamente la quota di clienti che si sposta a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici;
- non è dimostrata alcuna correlazione tra la riduzione dei parcheggi e quella del fatturato dei negozi al dettaglio e degli esercizi di ristorazione.

Uno studio recente¹ ha inoltre esaminato gli effetti sull'occupazione nelle zone a traffico limitato. È emerso che nelle zone d'incontro, e in misura ancora più significativa nelle zone pedonali, gli effetti occupazionali sono decisamente positivi, mentre nelle zone 30 l'impatto è ininfluente. Ne beneficiano soprattutto i gruppi di settori ad alta intensità di pubblico come la vendita al dettaglio e il commercio, mentre il numero di persone occupate nel settore industriale, già limitato in queste aree, è ulteriormente in calo.



2.2 La zona d'incontro come strumento urbanistico

La zona d'incontro è uno degli strumenti in grado di rispondere alla domanda «Come migliorare la qualità di vita in città?». Sulla base di un approccio globale, numerose città stanno già promuovendo intensamente questo regime di traffico e adottano nel contempo anche altri strumenti di miglioramento della qualità di vita. Bisogna chiarire caso per caso quali siano le misure appropriate in termini di costi e di implicazioni formali.

Che le zone d'incontro favoriscano l'aggregazione sociale è un dato di fatto. Lo studio del Programma nazionale di ricerca 51 (Sauter/Hüttenmoser 2006) a Basilea ha dimostrato che quando una zona riduce il limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h, il miglioramento della qualità di vita è modesto, mentre se passa a zona d'incontro (o zona pedonale) il salto di qualità è significativo; aumentano i contatti di vicinato, soprattutto con il lato opposto della strada. La strada ha maggiore influenza sul potenziale d'integrazione che non sulle caratteristiche sociodemografiche.

Alcune città hanno sviluppato strategie di attuazione di zone d'incontro. Se altrove «il 30 km/h è il nuovo 50 km/h», a Berna il 20 km/h è il nuovo 30 km/h. Nel suo piano di sviluppo urbano (STEK 2016), la capitale sostituisce infatti il modello 30/50 (quartieri a 30 km/h, arterie principali a 50 km/h) con un modello 20/30. Di conseguenza, la zona d'incontro dovrebbe diventare la regola ovunque prevalga la vita di quartiere. Invece di creare zone d'incontro su singoli segmenti di strada isolati, Berna le sta estendendo poco alla volta su più strade contemporaneamente (Burgfeld, Breitfeld, Obstberg). Per raggiungere in tempi brevi questo obiettivo, le zone sono allestite in modo standardizzato (segnaletica e arredi urbani) e, intorno al loro perimetro, viene creata una zona cuscinetto a velocità 30 km/h. Le spese di manutenzione e i costi a lungo termine di queste ristrutturazioni devono essere tenuti in considerazione fin dall'inizio della loro progettazione.

Il caso di Pontevedra, città nel nord della Spagna nota in tutto il mondo per la sua concezione dello spazio stradale, ha già concretizzato questa visione. Vent'anni fa, ha attuato da un giorno all'altro il suo progetto di centro storico, caratterizzato da una zona pedonale, interamente contornata da una vasta zona d'incontro. Come testimonia il sindaco della città «Oggi ci sono giovani di 20 anni che non sono disposti a rinunciare alla qualità di vita che hanno sempre conosciuto». È inoltre previsto di dare la precedenza ai pedoni sull'intera rete viaria rurale nei prossimi anni. Come afferma il sindaco Miguel Anxo Fernández Lores, si tratta di un modello che nulla impedisce di replicare anche altrove.



Pontevedra: Pontevedra ritrova la spensieratezza e lascia spazio al gioco (Foto: Città di Pontevedra)





2.3 A pochi passi dalla zona pedonale

La soluzione di compromesso, raggiunta vent'anni fa con la realizzazione delle zone d'incontro, ha frenato nel contempo la creazione di zone pedonali. Città come Sion, Delémont, Bienne, Martigny o Langenthal che hanno fatto esperienze positive con le loro zone d'incontro, stanno ora considerando di pedonalizzarle. Un'evoluzione che dipende dai contesti.

Sion vorrebbe realizzare più opportunità di muoversi a piedi in tutto il centro città. Gli elementi della strategia di riqualificazione degli spazi pubblici si ricompongono uno dopo l'altro come i pezzi di un puzzle attorno alla zona d'incontro della Place du Midi. Dopo aver spostato altrove i percorsi degli autobus, di recente la piazza è stata pedonalizzata. Situata tra due fronti edificati con vetrine, negozi e grandi alberi, la piazza è ben collegata alla rete pedonale e ora è più piacevole sostarvi. La rue des Remparts e la rue du Grand-Pont, inizialmente riqualificate in zone d'incontro, sono ormai interamente o parzialmente pedonali.

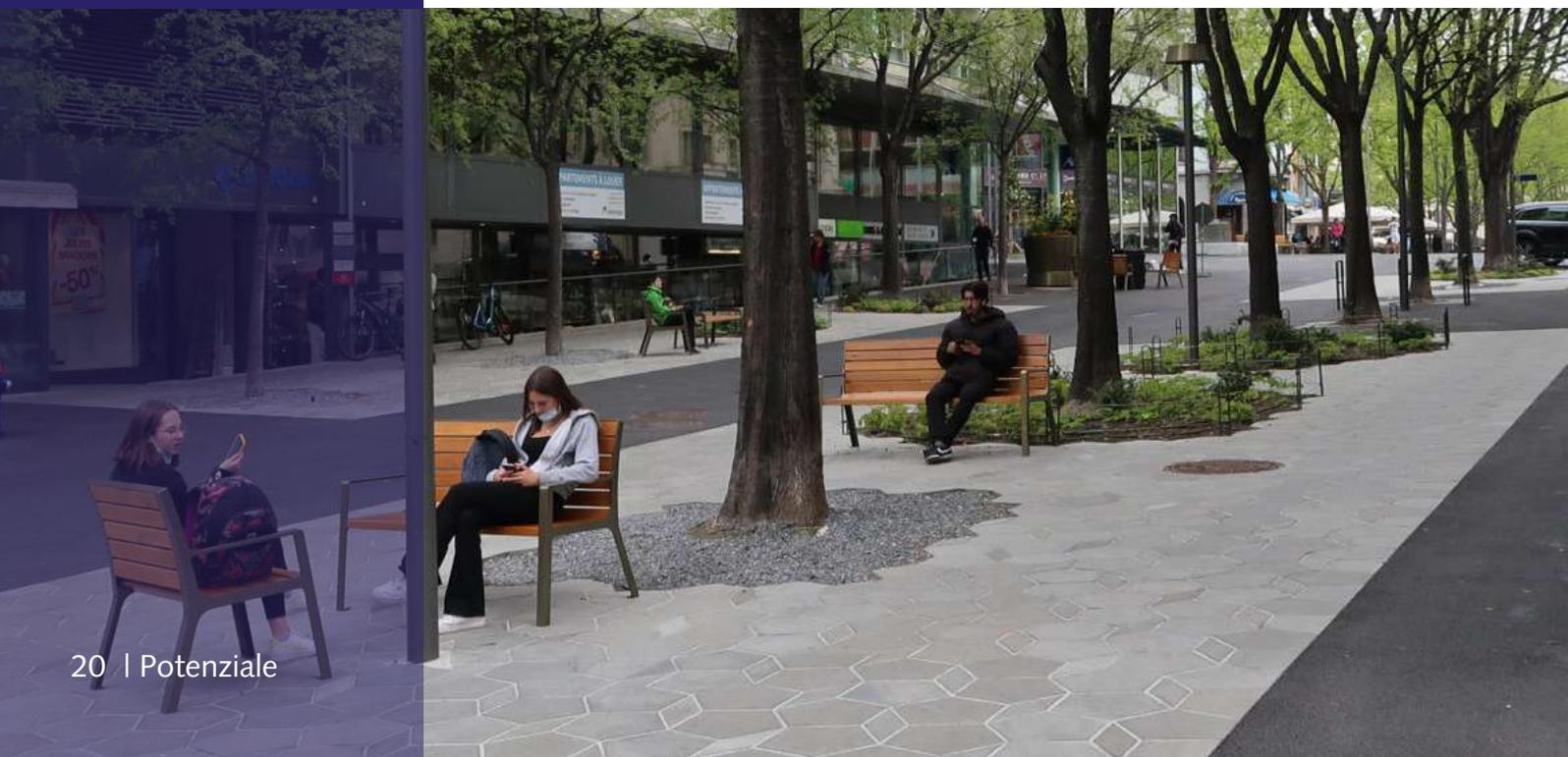
Un altro esempio è la Place de la Gare di Delémont. Nel 2003, questa interfaccia strategica multimodale è stata dapprima riconfigurata in una zona d'incontro a senso unico; successivamente, con l'inaugurazione della stazione di autobus nel 2016 (fondamentale nell'ambito del progetto di agglomerazione), è stato eliminato anche tutto il traffico motorizzato (tranne gli autobus e i taxi). Questa evoluzione concretizza la visione espressa negli strumenti di ristrutturazione, attuati in modo graduale e partecipativo. Le autorità comunali sono così riuscite a ottenere il sostegno dei commercianti e della popolazione al progetto di pedonalizzazione.

Anche altre città si stanno muovendo verso un'estensione delle aree pedonali e di sosta:

Bienne ha intenzione di sopprimere prossimamente il transito degli autobus dalla Place Centrale; a Martigny, la Place Centrale applica, fin dalla sua riconfigurazione in zona d'incontro nel 2012, un regime di zona pedonale (con servizio di trasporto in autobus) durante l'estate; Langenthal invece sta pensando di pedonalizzare la Untere Marktgasse.

Se l'obiettivo è rivolto all'eterogeneità e alla convivenza di diversi fruitori (automobili, autobus, pedoni, biciclette), la zona d'incontro è una buona opzione. Per contro, se l'accesso stradale non è più indispensabile, è preferibile la pedonalizzazione, purché abbia senso nel contesto. La zona pedonale ravviva ancor più il paesaggio urbano e attira molte persone nei centri città.

Sion, Avenue du Midi: un tempo zona d'incontro, la strada è stata riqualificata in zona pedonale. (Foto: Città di Sion)



2.4 Possibilità di partecipare

Quale luogo migliore di una strada di quartiere per coinvolgere i cittadini in progetti partecipativi? La partecipazione crea anche identificazione: chi può esprimersi sul Comune in cui risiede, si sentirà più a casa. Allo stesso modo, nelle centralità urbane o nelle interfacce confrontate con molteplici funzioni, lo scambio con tutte le parti interessate sembra indispensabile per soddisfare il maggior numero di richieste.

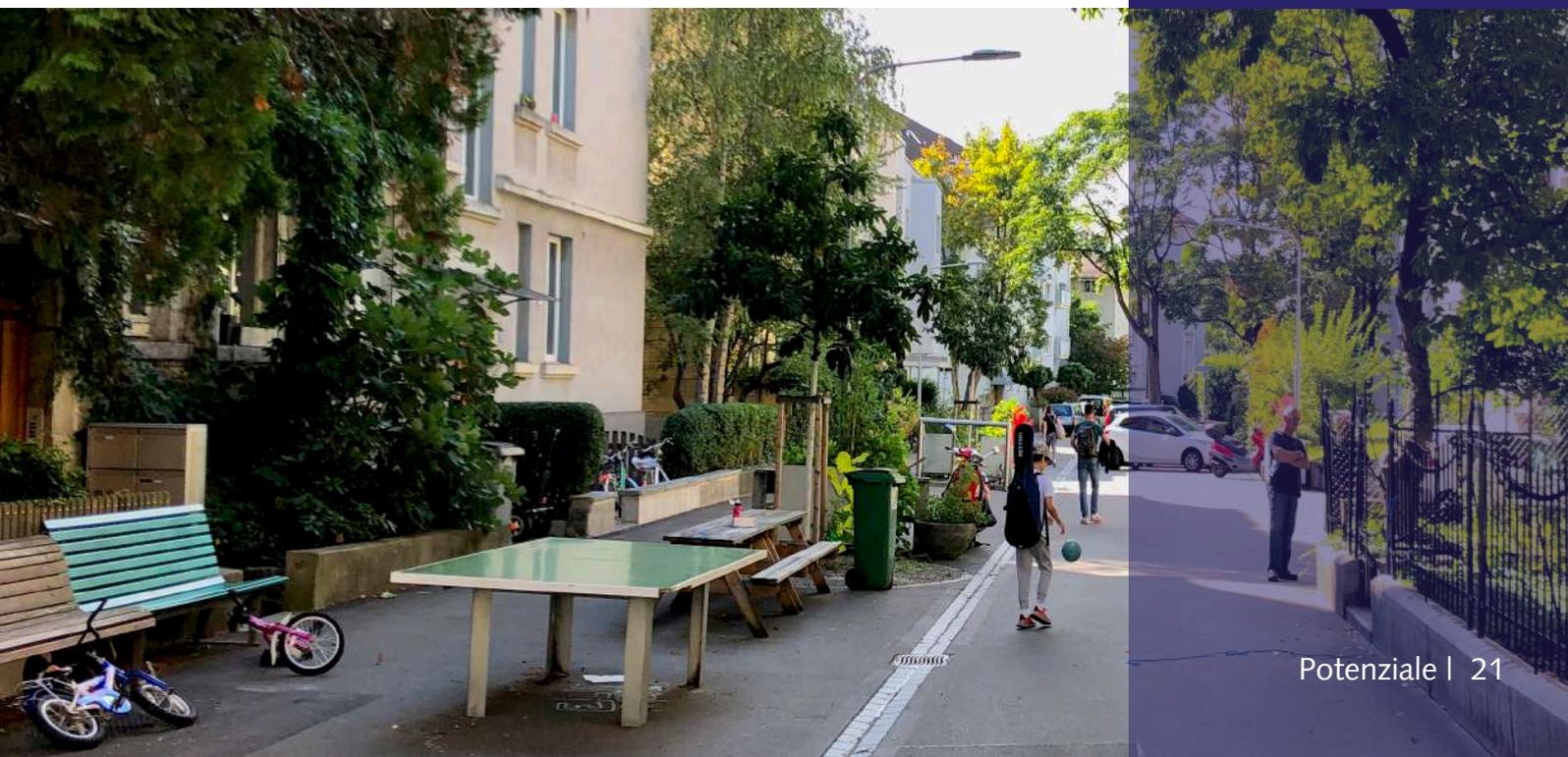
Spazio della quotidianità per eccellenza, la strada di quartiere è un'area di passaggio tra la città e la casa. La creazione di una zona d'incontro di quartiere è un evento che offre l'opportunità di discutere degli utilizzi e dei fabbisogni legati alla strada e per i quali gli approcci partecipativi forniscono strumenti preziosi, sia puntuali che più formali.

Basilea, Berna, Winterthur e Zurigo, per esempio, propongono da tempo alla loro popolazione di auto-organizzarsi per sollecitare l'implementazione di una zona d'incontro nel loro quartiere. Se la maggioranza dei residenti è d'accordo, occorre soltanto definire alcune semplici tappe sul modo di procedere. Questa strategia mira a cogliere le opportunità quando si presentano e a intraprendere la realizzazione là dove il clima è già favorevole. Spesso, queste iniziative vengono avviate grazie all'impegno di alcuni residenti, ma con il tempo il loro ruolo e anche il loro entusiasmo per la continuità del modello diminuiscono o vengono messi in discussione.

Contribuire alla creazione di una zona d'incontro rappresenta anche un efficace strumento pedagogico per spiegare ai bambini le opportunità, ma anche le regole e i limiti. L'assenza di passaggi pedonali nelle zone d'incontro rimane una sfida per i bambini che stanno imparando a percorrere il loro tragitto da soli. Il cortile della scuola di Obstberg a Berna era piuttosto stretto e da un'indagine era emerso che i bambini usavano la strada adiacente in zona 30 km/h per giocare durante la ricreazione. Calandosi nel ruolo di «detective urbani» per l'intera durata dell'indagine, gli allievi hanno contribuito a definire il riassetto della strada per adattarla all'uso che già ne facevano. Con la differenza che ora, essendo diventata una zona d'incontro, hanno la precedenza e quindi c'è più sicurezza. E proprio le zone d'incontro si presterebbero bene a un coinvolgimento dei bambini nella riconfigurazione dei dintorni di una scuola, ma per ora i casi sono rari.



Zurigo, Hedgwigstrasse: una strada riqualificata di recente da facciata a facciata dopo un processo partecipativo.





3 | Sfide

Molte sono ancora le strade da esplorare per sfruttare appieno il potenziale delle zone d'incontro in nuovi contesti.

- 3. 1 Coesistenza con l'autobus
- 3. 2 Coesistenza con un traffico intenso
- 3. 3 Percorsi ciclabili preferenziali nelle zone d'incontro?
- 3. 4 In strada come a casa
- 3. 5 Utilizzo paritario dello spazio
- 3. 6 Bisogno di approfondire
- 3. 7 Ispirazione dall'estero





3.1 Coesistenza con l'autobus

La presenza di una fermata o di un servizio di autobus è compatibile con la zona d'incontro, a condizione che siano presi i dovuti accorgimenti riguardo agli orari e alle infrastrutture, ma anche a un piano globale della rete di trasporto pubblico. Una coesistenza non conflittuale si ottiene con i comportamenti più che con le norme della circolazione.

Nelle zone d'incontro i pedoni hanno la precedenza e possono attraversare la strada ovunque. Allo stesso tempo, i mezzi di trasporto pubblici devono garantire il servizio con efficacia, celerità e puntualità. A tal fine vengono eseguiti molti interventi infrastrutturali mirati. Spesso, il timore di un peggioramento della velocità commerciale e della stabilità dell'orario nelle ore di punta ostacola la creazione di una zona d'incontro là dove circolano gli autobus.

La presenza di autobus in una zona dove le persone possono passeggiare liberamente sorprende e richiede attenzione. Una possibile distrazione dei pedoni inquieta i conducenti dei mezzi pubblici. Inoltre, una fermata dell'autobus può rappresentare un ostacolo soprattutto se è a livello e conforme alle esigenze di accessibilità universale.

Da una ricerca tuttora in corso sugli esempi di Yverdon-les-Bains (Avenue de la gare) e Biemme (Place centrale) emerge che questa coesistenza è possibile a condizione di osservare alcune raccomandazioni, spiega Julie Barbey dell'Alta scuola d'ingegneria e gestione del Canton Vaud (HEIG-VD). Questo significa: pianificare gli orari degli autobus tenendo conto della forte frequentazione della zona (incluso tempi di percorrenza di riserva o misure di accelerazione della velocità commerciale sull'insieme della linea); predisporre lo stazionamento degli autobus lontano dai passaggi pedonali; conciliare il posizionamento delle fermate con le traiettorie dei pedoni e garantire il servizio delle corse lungo l'intero tragitto. L'assetto dovrebbe anche consentire di percepire il limite tra spazio di sosta e spazio destinato alla circolazione.

Da uno studio sulle zone d'incontro nelle strade commerciali emerge inoltre che, all'arrivo di un autobus, i pedoni tendono ad adattare spontaneamente il loro comportamento a prescindere dal regime di circolazione. Guardano, lasciano passare l'autobus, cambiano la velocità di passo o il percorso secondo la traiettoria del veicolo. Pur non trattandosi di un comportamento frequente, questa rinuncia alla precedenza è già sufficiente per evitare un eccessivo rallentamento degli autobus nella zona d'incontro e rendere così possibile la coesistenza.

Yverdon, Place de la gare: in questa zona d'incontro, attraversata da oltre 80 autobus e più di 1'000 pedoni nelle ore di punta serali (17h-18 h), la coesistenza è possibile a condizione che il servizio di autobus sia pianificato in anticipo e gli utenti, soprattutto i pedoni, abbiano un comportamento attento.



3.2 Coesistenza con un traffico intenso

La presenza di un asse stradale molto trafficato in una zona d'incontro riduce la qualità del luogo di sosta e richiede ai pedoni di prestare maggiore attenzione; nonostante ciò gli spostamenti a piedi rimangono sicuri. Per beneficiare al meglio di questo regime è necessario garantire gli attraversamenti, sostenere l'attività commerciale e la qualità dell'area di sosta, nonché ridurre il numero di posteggi.

Quando una zona d'incontro è attraversata da un importante flusso motorizzato (> 5'000 veicoli/giorno), la configurazione dei luoghi svolge un ruolo importante. Una progettazione attenta permette di valorizzare quei centri cittadini, le cui funzioni vanno ben oltre il traffico. Gli esempi di Rotkreuz (Kreuzplatz) o Bienne (Place centrale) mostrano che i pedoni si adattano alle situazioni. Fanno più attenzione ad attraversare in una zona d'incontro molto trafficata che non quando c'è poco traffico. Tendono a camminare lungo la carreggiata e ad attraversare dove la visibilità è buona o in alcuni punti delle principali traiettorie auspiccate. Il volume di traffico motorizzato ha certamente un impatto sul rumore e sulle possibilità di sosta, ma nonostante sia elevato, in linea di massima le zone d'incontro non costituiscono un problema per la sicurezza grazie al basso livello di velocità. Si registrano pochi incidenti.

Tuttavia, Lucile Develey dell'ufficio Christe et Gyax Ingénieurs-Conseils en mobilité afferma, in conclusione a una ricerca tuttora in corso, che lo spazio stradale pubblico deve garantire ai pedoni una buona permeabilità con molte possibilità di attraversamento e una visibilità sufficiente. La presenza di destinazioni pedonali (negozi, servizi, locali pubblici con tavoli all'esterno, ecc.) su entrambi i lati della strada e ampie aree di sosta sono importanti anche per sottolineare la multifunzionalità dello spazio pubblico. Infine, limitare l'offerta di posteggi nel perimetro della zona d'incontro consente di liberare spazio per altri utilizzi e di ridurre il traffico di veicoli in cerca di posteggio.

In tal modo, la zona d'incontro può contribuire a rendere le strade e le piazze commerciali più dinamiche a dispetto del forte traffico motorizzato, riqualificando lo spazio pubblico per favorire la sosta e gli spostamenti a piedi e in bicicletta, senza tuttavia escludere l'accesso dei veicoli.



La Neuveville BE: l'attrazione turistica della città vecchia è rafforzata dalla superficie in ciottoli. Il design del livello crea un senso di appartenenza nonostante lo status di strada cantonale e il volume di traffico relativamente elevato (circa 5.000 veicoli al giorno).





3.3 Percorsi ciclabili preferenziali nelle zone d'incontro?

Molte città e Comuni in Svizzera intendono pianificare e implementare percorsi ciclabili preferenziali o simili. È lecito domandarsi se sia opportuno far passare questi percorsi attraverso le zone d'incontro o se la loro presenza potrebbe potenzialmente creare conflitti.

Kathrin Hager, coordinatrice per il traffico pedonale e ciclabile presso l'ufficio delle costruzioni della Città di Zurigo, ha una posizione differenziata riguardo ai potenziali conflitti dei percorsi ciclabili preferenziali nelle zone d'incontro. Sostiene che siccome entrambi gli utenti hanno schemi di movimento diversi, anche il comportamento dei pedoni è fondamentalmente diverso da quello dei ciclisti. Pertanto, la combinazione di un percorso ciclabile preferenziale con una zona d'incontro non è ottimale, soprattutto perché le aspettative dei due gruppi di utenti divergono. Da un lato, la zona d'incontro offre ai pedoni uno spazio pubblico per giocare, svolgere attività sportive, fare acquisti, passeggiare o interagire con altre persone. Dall'altro invece, promette ai ciclisti di poter circolare con diritto di precedenza su un percorso continuo e a bassa conflittualità. *«Soprattutto nelle strade di quartiere, i conflitti d'interesse sono quasi inevitabili. Pertanto, ritengo che combinare un percorso ciclabile preferenziale con una zona d'incontro si giustifichi solo su aree circoscritte e, in casi eccezionali, anche su brevi tratti di strada»*, ritiene Kathrin Hager.

In linea di massima il traffico pedonale e ciclistico misto mal si concilia all'interno delle località. I pedoni soprattutto sono a disagio se non è chiaro dove e come passano i ciclisti. I percorsi in discesa sono generalmente inadatti, perché le differenze di velocità sono troppo elevate. Tuttavia, i percorsi brevi e in particolare le piazze e i piazzali possono sicuramente funzionare, tenuto conto delle frequenze e dei rapporti di spazio. I percorsi più lunghi presentano maggiori difficoltà. Se la larghezza lo consente, sarebbe auspicabile suddividerli in tratti più brevi, ricorrendo anche a soluzioni creative. Il tempo dirà se i futuri progetti, anche nella città di Zurigo, daranno il buon esempio.

Lucerna: la Bahnhofstrasse è una zona d'incontro e allo stesso tempo è anche molto utilizzata dai ciclisti. Di conseguenza, le persone camminano esclusivamente ai margini della carreggiata. La prossima attuazione di un progetto di riqualificazione già approvato accorderà più spazio ai pedoni e migliorerà la qualità di sosta.



3.4 In strada come a casa

Perché una zona d'incontro funzioni, non basta che le automobili circolino a 20 km/h. Oltre a essere uno spazio di opportunità, la strada dovrebbe invogliare le persone a sostare e a sentirsi come nel proprio giardino. Per questo è necessario familiarizzare con la «cultura della strada».

Nei quartieri residenziali, la zona d'incontro dovrebbe essere pensata come un giardino con una transizione fluida verso gli edifici d'abitazione adiacenti. Le persone dovrebbero poter svolgere attività che farebbero tranquillamente anche a casa, per esempio sul balcone, e godere nel contempo della possibilità di interagire con i passanti. *«Quando senti che uno spazio ti appartiene, lo utilizzi»* afferma Amir Malcus dell'ufficio per lo spazio sociale e la vita cittadina della città di Zurigo.

L'abile intreccio di spazio privato e pubblico crea opportunità e alimenta questa percezione. Il confine tra i due spazi rimane, ma è permeabile. La configurazione deve anche essere accattivante e potrebbe prevedere, per esempio, l'inserimento di una fascia verde tra le facciate e il marciapiede. Questo creerebbe un «doppio palcoscenico» con una scena davanti alle case per i rispettivi abitanti e un'altra per i passanti. La vita di quartiere e le strade animate dipendono dalle attività che vi si svolgono. Questa cultura della strada, tipica dei Paesi mediterranei, è pressoché inesistente in Svizzera. I promotori della vita di quartiere sono quindi i residenti. Chi abita più lontano non farà certamente il primo passo.

Fino a quando un maggiore utilizzo della strada non entrerà nelle nostre abitudini, fare affidamento unicamente sullo spirito d'iniziativa dei cittadini avrà poche probabilità di successo. I Comuni che vogliono migliorare l'ambiente quotidiano e la qualità di vita possono svolgere un ruolo incentivante per concretizzare lo spirito della zona d'incontro. Questo implica un impegno politico riassumibile in un messaggio inequivocabile: *«Qui si può»*. Piuttosto che ristrutturare la zona con arredi e giochi fissi, converrebbe renderla più fluida, liberando spazio e lasciando più libertà di movimento, p. es. con sedie amovibili o altri elementi d'arredo.

«Spesso, per creare un senso di appartenenza e coinvolgere maggiormente i residenti, si chiede per esempio ai bambini di dipingere l'arredo urbano. Ma è vero il contrario: la partecipazione nasce dall'utilizzo abituale dei luoghi», afferma l'animatore socioculturale. Spesso occorre un accompagnamento professionale da 1 a 3 anni fino a quando il quartiere è in grado di «reggersi sulle proprie gambe». La cultura della strada non nasce da sola, deve essere consentita, appresa e fatta propria.



Berna, Murifeld: la zona d'incontro di questo quartiere residenziale mostra un forte senso di appropriazione, grazie soprattutto alla transizione tra pubblico e privato.



3.5 Utilizzo paritario dello spazio

Il diritto di precedenza e la bassa velocità nelle zone d'incontro sono sostanzialmente più indicati per i pedoni con ridotta capacità motoria. Tuttavia, devono essere rispettati alcuni principi pianificatori, come la zonizzazione e i collegamenti diretti.

Il cambiamento del consueto regime di traffico e l'utilizzo condiviso degli spazi con la circolazione dei veicoli nelle zone d'incontro richiedono competenze relazionali e capacità comunicative che non tutti possiedono. Se una disabilità visiva impedisce di vedere la situazione nel suo insieme e di poter comunicare attraverso un contatto visivo o un cenno delle mani oppure se una disabilità uditiva limita la percezione del campo visivo, è impossibile che una persona possa evitare attivamente i conflitti da sola. Le manovre disordinate possono sorprendere e rendere insicure le persone con disabilità percettiva, motoria o reattiva. Questi disturbi riguardano anche molte persone anziane leggermente audiotese o ipovedenti.

Eva Schmidt, responsabile del centro specializzato Architettura senza ostacoli¹, ritiene che esistano buoni motivi per creare nelle zone d'incontro spazi in cui sia possibile passeggiare, giocare e sostare per una pausa o una chiacchierata senza che insorgano conflitti con il traffico motorizzato. La progettazione di una zona d'incontro omogenea da facciata a facciata non è compatibile con i gruppi di utenti sensibili, soprattutto bambini e persone con limitazioni legate all'età o a disturbi mentali, sensoriali o motori. Essi devono poter camminare su aree pedonali totalmente libere dal traffico veicolare. Le zone d'incontro possono essere molto diverse. A seconda degli utilizzi nelle aree adiacenti, del volume di traffico, della varietà di veicoli, della diversità dei collegamenti viari e della qualità di sosta può essere opportuno far circolare il traffico attraverso la zona d'incontro su un'unica corsia. In presenza di forte traffico o di linee di autobus ad alta frequenza, questa carreggiata dovrebbe essere separata con elementi divisorii, mentre in caso di bassa frequenza sono sufficienti elementi di guida tattili. Una valutazione della sicurezza deve chiarire se i pedoni possono attraversare senza esporsi ai pericoli del traffico o se devono tutelarsi attivamente, facendo attenzione ai veicoli o alzando il bastone bianco.

Anche senza una corsia di marcia, le zonizzazioni create con accorgimenti quali canalette, pavimentazioni diversificate o alberature dividono lo spazio stradale e, se disposti in modo adeguato, fungono anche da linee di guida per le persone che utilizzano il bastone bianco. Questo rende inutile le demarcazioni visivo-tattili che, da un lato, richiedono molta manutenzione e, dall'altro, impongono alle persone ipovedenti il percorso da seguire. I parcheggi per contro andrebbero evitati, perché limitano la visuale alle persone di piccola statura e in sedia a rotelle.



¹ Il centro svizzero specializzato Architettura senza ostacoli indica nei suoi principi di pianificazione che lo spazio pubblico deve poter essere utilizzato da tutti con pari diritti, comprese le persone con disabilità fisiche, visive o uditive.

Rathausstrasse Liestal BL: la superficie omogenea è idonea all'utilizzo da parte di persone disabili. Il canale di scolo centrale serve da linea di guida per le persone con disabilità visiva.



3.6 Bisogno di approfondire

Qual è il risultato dopo vent'anni di esistenza e centinaia di zone d'incontro realizzate? Le perizie tecniche obbligatorie verificano il rispetto delle velocità, ma vanno raramente oltre. I pochi studi disponibili riguardano per lo più le infrastrutture. Numerose questioni meritano di essere approfondite.

Le aspettative nei confronti di una zona d'incontro sono numerose e riguardano la sicurezza, la riduzione del rumore e dell'inquinamento, ma anche la creazione di uno spazio pubblico di prossimità favorevole alle relazioni di vicinato, al gioco e allo svago. In che misura le zone d'incontro già attuate sono state all'altezza delle aspirazioni? Come ci si sente nelle zone d'incontro?

Si riscontra spesso un divario tra il risultato formale (velocità, sicurezza), certamente non trascurabile, e l'esperienza reale. Rolf Steiner, coautore di uno studio della SVI (2013), cita come esempio la Kalchackerstrasse a Bremgarten bei Bern: «*Alcuni genitori volevano ripristinare il passaggio pedonale. Eppure, prima della creazione della zona d'incontro, nell'80% dei casi le automobili non si fermavano per lasciare attraversare i bambini, mentre dopo, si fermavano molto di più!*». Come si spiega? Si possono formulare alcune ipotesi, ma mancano i dati per capire questo tipo di situazione.

Basilea è una delle città che si è occupata della questione. Nel 2017 ha analizzato più di 80 diverse zone d'incontro in vari quartieri e non ha riscontrato nessun effetto negativo significativo. Due terzi degli intervistati erano a favore, in particolare le famiglie. Queste le caratteristiche positive:

- strada più piacevole e sicura per gli abitanti, maggiore interazione sociale
- pochi o nessun incidente
- minore rotazione di inquilini
- i bambini imparano a comportarsi correttamente nel traffico
- trasferimento del traffico di transito sulla rete viaria di livello superiore.

Uno studio del Kuratorium für Verkehrsicherheit in Austria (2018) ha analizzato 12 zone d'incontro dal punto di vista della circolazione, del comportamento e della sicurezza. È emersa l'importanza delle infrastrutture, della comunicazione e soprattutto della geometria zonale; le piazze favorirebbero maggiormente la convivenza rispetto alle strade. Studi a lungo termine sul traffico, l'incidentologia stradale o l'impatto sulla salute fornirebbero più informazioni sulla zona d'incontro e consentirebbero di utilizzare questo strumento nel modo più efficiente possibile.



Basilea, Neuensteinerstrasse: la possibilità di sedersi e di giocare invitano a utilizzare le zone d'incontro nei quartieri residenziali. (Foto: @ Camille Decrey)





3.7 Ispirazione dall'estero

Zone d'incontro in Austria: per alcuni è «un modello di successo basato sull'esempio svizzero e belga – ha prodotto molte buone soluzioni dal 2013». Per altri invece: «È un modello ancora poco conosciuto tra la popolazione. Chi mai conosce la segnaletica?».

Dieter Schwab, presidente di walk-space, l'associazione austriaca dei pedoni, sottolinea le differenze del regime di zona d'incontro nei due Paesi: *«Un tema scottante riguardava il diritto di precedenza dei pedoni, ancorato nella legge in Svizzera, ma non nel nostro Paese. In Austria, i pedoni, i ciclisti e gli automobilisti sono trattati alla pari»*.¹

Tuttavia, da uno studio svolto è risultato che le zone pedonali godono di un ampio consenso²:

- nella maggior parte dei casi, il livello di velocità nelle zone d'incontro è effettivamente inferiore rispetto alle zone 30. Inoltre, le velocità nelle aree centrali delle zone d'incontro sono generalmente inferiori a quelle che si riscontrano nelle aree periferiche;
- il livello di velocità è più elevato nelle ore di minor traffico che non negli orari di punta. Il traffico motorizzato adegua il livello di velocità alle frequenze del traffico pedonale, ciclistico e del trasporto pubblico;
- due terzi degli attraversamenti pedonali avvengono senza interazione con i veicoli. Qualora ci fosse, viene data la precedenza ai pedoni mediamente nel 73% dei casi. Cedere la precedenza ai pedoni non dipende tanto dal volume di traffico nelle diverse ore del giorno o dell'anno, ma piuttosto dalla progettazione dello spazio stradale.

In conclusione, le zone d'incontro in Austria sono simili a quelle in Svizzera. Il regime lascia fondamentalmente ampio spazio alla creatività e alla progettazione, ma la loro implementazione rimane impegnativa. Una riqualificazione ben fatta e misure di vivacizzazione contribuiscono al buon funzionamento e all'accettazione delle zone d'incontro. *«L'esempio del quartiere di Lend a Graz dimostra che si possono ottenere effetti positivi con un approccio creativo (piante, colori) a un costo ragionevole»*, dice Schwab. *«Sia in Svizzera che in Austria sarebbe meglio far posteggiare i veicoli lontano dalle zone più centrali. Questo aumenterebbe l'utilizzo dei luoghi da parte dei pedoni e invoglierebbe la gente a passeggiare»*.



¹ Il sito di walk-space documenta i migliori esempi di zone d'incontro e la rispettiva normativa applicata in Austria all'indirizzo: www.begegnungszonen.or.at

² Kuratorium für Verkehrssicherheit, volume 13: Gegenüberstellung von Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheitsparametern. Vienna, 2018.

Graz: l'assetto del quartiere di Lend è caratterizzato, da un lato, da demarcazioni al suolo con ampi cerchi gialli che restringono la carreggiata e rallentano la velocità di circolazione. Dall'altro, un arredo accattivante con vasche per le piante e posti a sedere sottolinea la funzione di sosta. (Foto: Dieter Schwab)

Stainz: la piazza principale, riqualificata di recente in una zona d'incontro, può ora soddisfare numerosi utilizzi e ospitare bar e ristoranti con tavoli all'aperto («Schanigärten»), lo svolgimento del mercato e di grandi eventi che riempiono la piazza. (Foto: Dieter Schwab)





Conclusione

Le zone d'incontro sono spazi di potenziali opportunità

Strade più tranquille, aria più pulita e soprattutto più sicurezza. Questi innegabili vantaggi delle zone d'incontro spiegano perché si ricorre sempre più spesso all'utilizzo di questo strumento nelle città e nei Comuni della Svizzera. Ma sono già state sfruttate tutte le sue potenzialità? Numerosi studi attualmente in corso mostrano che restano ancora molte piste da esplorare: cosa succede se un intero quartiere residenziale viene riconfigurato in zona pedonale come a Berna per esempio? E cosa succede quando la popolazione contribuisce attivamente con idee o riflessioni e viene coinvolta nella progettazione dello spazio pubblico stradale?

Vent'anni in ambito di infrastrutture sono pochi. La Mittelstrasse a Berna, per esempio, ha certamente avuto bisogno di un decennio e diversi adeguamenti prima di riscontrare il suo attuale successo. Per trarre il meglio dallo strumento «zona d'incontro» è fondamentale continuare a riflettere sulla questione e valutare le possibilità di intervenire con buone idee e misure creative. Come si possono conciliare i diversi possibili contesti locali con il regime delle zone d'incontro? La Realpstrasse a Basilea, l'attraversamento della località di Rotkreuz o la stazione di Cornavin a Ginevra condividono lo stesso regime di velocità di 20 km/h, ma presentano una configurazione completamente diversa. Così come una sala comunale o un campo di calcio possono ospitare mercati, spettacoli, riunioni, lezioni o corsi di meditazione anche una zona d'incontro può fungere da «cornice» per lo svolgimento delle più svariate attività. Si tratta di spazi che offrono possibilità a tutti. La zona d'incontro deve permettere alle persone d'incontrarsi e di sentirsi bene nel proprio quartiere o Comune. L'uso che verrà fatto dipenderà dai Comuni e dalla popolazione. A volte la zona d'incontro è anche solo una tappa nella transizione verso una zona pedonale. È il caso di Delémont, Sion e Langenthal che, per considerazioni di carattere urbanistico e di sviluppo urbano, stanno pensando di rendere il centro città più accessibile a piedi e di creare spazi pubblici che invitino alla sosta.

A prescindere dal modo e dagli strumenti per raggiungerlo, l'obiettivo degli attori che si occupano di questioni urbanistiche deve contribuire alla qualità di vita e al benessere di tutte le persone che frequentano le città e i villaggi. La zona d'incontro è uno strumento che può contribuire al raggiungimento di questo obiettivo. Analogamente a uno strumento musicale, deve essere trattata con cura e abilità, evitando possibilmente di suonare note false. Questo significa alzare il livello di virtuosismo per creare melodie sempre nuove e innovative.

Basel Tellplatz: la zona d'incontro come crocevia tra diversi modi, persone e usi.

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>Directive 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	Efficiency des investissements publics dans la locomotion douce	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr. Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Il traffico lento nei progetti d'agglomerato	2007	x	x	x	

Documentazione sulla mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
113	Obiettivi di qualità per i sentieri svizzeri	2007	x	x	x	
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des 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 Rüti (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 Mikrozensen «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		

Documentazione sulla mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
143	Sentieri escursionistici invernali e percorsi per ciaspole. Guida per la pianificazione, la segnaletica, la gestione e l'informazione	2020	x	x	x	
144	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2018	2019		x		
145	Mobilità lenta di prossimità	2020	x	x	x	
146	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2019	2020		x		
147	Rapporto della giuria Flâneur d'Or 2020. Premio Infrastrutture pedonali	2021	x	x	x	
148	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			
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Rischi naturali sui sentieri escursionistici – Scheda tecnica per addetti ai lavori	2022	x	x	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.

