

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2000)

**Heft:** 2

**Artikel:** Appropriazione immediata dello spazio stradale : soluzioni illusorie ; Progettazione partecipativa : soluzioni durature

**Autor:** Custer, Lorenzo

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957308>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Appropriazione immediata dello spazio stradale: soluzioni illusorie

## Progettazione partecipativa: soluzioni durature<sup>1</sup>

**Instant-Inbesitznahme des Strassenraumes: eine Illusion.**

**Partizipative Planung: die dauerhaftere Lösung**

**Lösung**  
Die Instant-Inbesitznahme des öffentlichen Strassenraumes durch den motorisierten Individualverkehr ist immer schneller als die Planung der öffentlichen Räume. Letztere hinkt mit ihrem Angebot oft über zehn Jahre hinter den Ansprüchen her, die an sie gestellt werden. Eine partizipative Planung mit kleinteiligen, auch unscheinbaren Massnahmen kann eine schnelle und effiziente Alternative in diesem Dilemma sein: Sie offeriert dauerhafte Lösungen im Kleinen, die aber sofort das Gesamtumfeld verbessern können. Wo die Defizite im öffentlichen, urbanen Raum liegen, können wir in den Werbeslogans der Automobilindustrie sehen: sie offerieren uns ein Surrogat zur Befriedigung des Bedürfnisses, das von den Strassenbauämtern und ihren langfristigen Projekten selten abgedeckt wird.

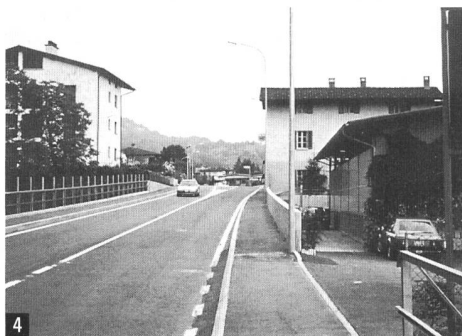
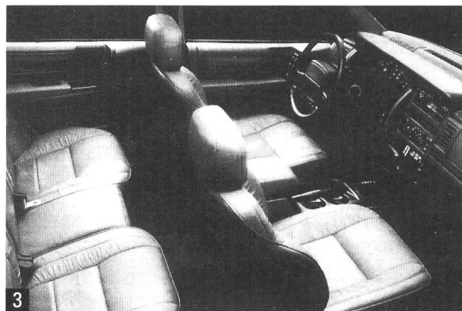
Correndo dietro all'appropriazione immediata dello spazio da parte dei mezzi motorizzati privati, la pianificazione dello spazio stradale pubblico arriva spesso con un decennio o più di ritardo. Il processo di pianificazione partecipativo, coinvolgendo subito la popolazione in tutte le sue fasi, può offrire una valida alternativa che porta a soluzioni durature. Il Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana (GMT-SI), fondato nel 1986 e composto da Pro Juventute, Pro Infirmis, Pro Senectute, Associazione Traffico e Ambiente, Associazione Terza Età e I Medici per l'ambiente, cerca con successo di svolgere questo ruolo.

La pubblicità serve a vendere un prodotto. Il prodotto poi dovrebbe realizzare – subito – i nostri sogni e i nostri desideri. In questo senso il messaggio pubblicitario riempie un vuoto. Analizzando il contenuto del messaggio pubblicitario, si riesce a capire cosa manca alla gente. Dalla pubblicità delle case automobilistiche si può capire cosa manca nello spazio pubblico (Illustrazione 1 e 2) e sulle strade:



Immagini 1 e 2: La pubblicità centra esattamente la frustrazione e i desideri della mamma e del bambino

Bild 1 und 2: Die Werbung trifft haargenau die Frustration und die Wunschvorstellung der Mutter und des Kindes



Immagini 3 e 4: Le opere private per la conquista dello spazio sono molto superiori a quelle pubbliche e sempre in anticipo (Nella foto due spazi allestiti contemporaneamente, uno privato, l'altro pubblico)

Bild 3 und 4: Die privatwirtschaftlich erstellten Güter zur Eroberung des Raumes sind der öffentlichen Raumgestaltung haushoch überlegen – und immer voraus. (In den Bildern: zwei gleichzeitig erstellte Räume – privat und öffentlich)

- manca la libertà: siamo confinati su marciapiedi spesso troppo stretti; i semafori ci fanno aspettare, fare su e giù dal marciapiede è faticoso, ecc.;
- manca il senso di benessere, il senso di sicurezza, manca la «wellness», l'identificazione con un luogo specifico;
- manca la comunicazione e il contatto con altra gente, manca il senso d'avventura;
- dominano il senso di lotta e di fatica.

La pubblicità promette di risolvere questi problemi e ci offre il prodotto adatto allo scopo. I prodotti offerti ci risolvono sì il problema, ma con un surrogato: l'automobile. Questo surrogato a sua volta è pericoloso e, come sappiamo, crea non pochi problemi: lo spazio stradale diventa sempre più un campo di battaglia, con la necessità d'avere altri surrogati per vivere sogni e desideri (illustrazione 3 e 4).

► Lorenzo Custer,  
Architetto ETH/SIA/SVI  
Biogno-Beride, TI

Nell'immagine pubblicitaria si scopre un meccanismo che porta ad un'urbanistica non progettata, ma immediata: urbanismo nel senso d'appropriazione di uno spazio individualizzato. Immediato nel senso che sembra funzionare subito, con un semplice acquisto.

Bisogna creare nello spazio pubblico quello che tutti noi sogniamo, quello che la pubblicità esprime con chiarissimi slogan. Dobbiamo creare uno spazio dove si sta bene e dove ci si muove bene. In altri tempi si sono saputi creare questi spazi; lo possiamo fare anche oggi.

Le esperienze tedesche e francesi mi hanno dato la speranza e mi hanno portato nel 1986 a cercare l'aiuto di diversi enti che si occupano degli utenti deboli della strada: PJ, PI, Pro Senectute, ATA, medici per l'ambiente. Così è nato il GMT della Svizzera Italiana.

### Uno strumento per l'applicazione del concetto della «progettazione partecipativa»

Gli scopi del Gruppo per la Moderazione del Traffico (GMT) della Svizzera Italiana sono:

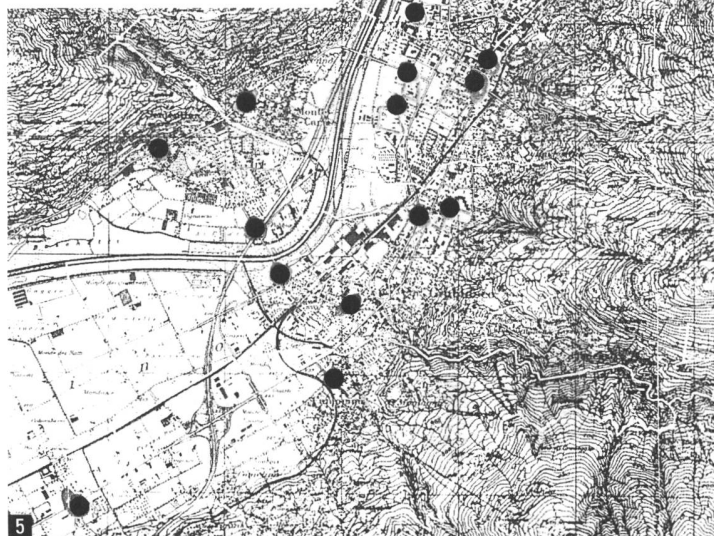
- rivendicare l'uguaglianza di tutti gli utenti della strada. Nei quartieri residenziali e nei villaggi dare la precedenza agli abitanti e ai pedoni;
- favorire la coesistenza con l'automobile e migliorare le condizioni del traffico;
- aumentare la sicurezza sulle strade;
- moderare il traffico nei centri abitati e ridurre i pericoli per la salute derivanti dal rumore e dai gas di scarico;
- rendere le strade dei quartieri residenziali abitabili e a misura d'uomo, creando spazi d'incontro e aree di gioco;
- mettere in atto tutte le misure per diminuire gli incidenti di cui tutti noi possiamo essere vittime.

L'attività principale del Gruppo è il suo servizio di consulenza tecnica.

Consulenza tecnica è un termine semplice e vuol dire promuovere l'informazione e le regole per aumentare la «wellness» nello spazio pubblico, aumentare soprattutto anche la «wellness» dei bambini sul loro percorso casa – scuola. La consulenza tecnica risponde ad un bisogno di tutti. Il traffico è diventato una specie di male oscuro e la rassegnazione davanti a questo mostro è diffusa. È un errore pensare di risolvere questi problemi con progetti globali, strategie a lungo termine, ecc. I grandi disegni a colori delle grandi infrastrutture fanno piacere soprattutto ai politici e a chi li elabora, perché impressionano. Siamo convinti che il traffico non fa solamente miracoli positivi, come invece si credeva fino qualche anno fa, ma non è neanche un male oscuro che bisogna demonizzare. Affrontando i conflitti funzionali con serenità e capacità tecnica si pos-

*Immagine 5: Il piano delle misure immediate nel piano del traffico regionale nel bellinzonese (PTB): il centro è costituito da 25 misure facilmente realizzabili in microaree: intendono promuovere il benessere nello spazio pubblico, come all'interno della Jeep di lusso.*

*Bild 5: Der Plan der Sofortmassnahmen im regionalen Verkehrsplan des Bellinzonese (PTB): der Schwerpunkt liegt auf 25 leicht realisierbaren kleinräumlichen Massnahmen; sie sollen dem Wohlbefinden im öffentlichen Raum – ähnlich dem Interieur des Luxusjeeps – förderlich sein.*



sono risolvere problemi locali, magari apparentemente piccoli, ma essenziali per la vita quotidiana.

La tecnica per affrontare in tal modo i conflitti sulle strade urbane si è sviluppata negli ultimi 20 anni in Europa. Questa tecnica è estremamente efficace, ma propone il contrario di quello che si è fatto finora. Invece di allargare le strade e di togliere ostacoli alla visibilità, essa propone di restringere le carreggiate e di ridurre la visibilità. Considerando il sistema «traffico» come un tutt'uno, si possono distinguere hardware e software: strade, immobili e costruzioni sono l'hardware – il software è quello che si muove e cambia spesso e con facilità. Ogni volta che il software va in tilt non bisogna necessariamente gridare per un nuovo hardware, per un nuovo computer. Analogamente, invece di proporre come soluzione ai problemi del traffico la costruzione di nuove strade, in questa filosofia si propone un nuovo software, un nuovo concetto di gestione dello spazio stradale. Di fronte ai molteplici problemi la pianificazione normale grida dunque per nuove grandi opere, di solito realizzabili nell'arco di un ventennio o più. Ma per rendere vivibile la città queste opere non sono la risposta adeguata. In un'epoca dove una scuola di pensiero dura al

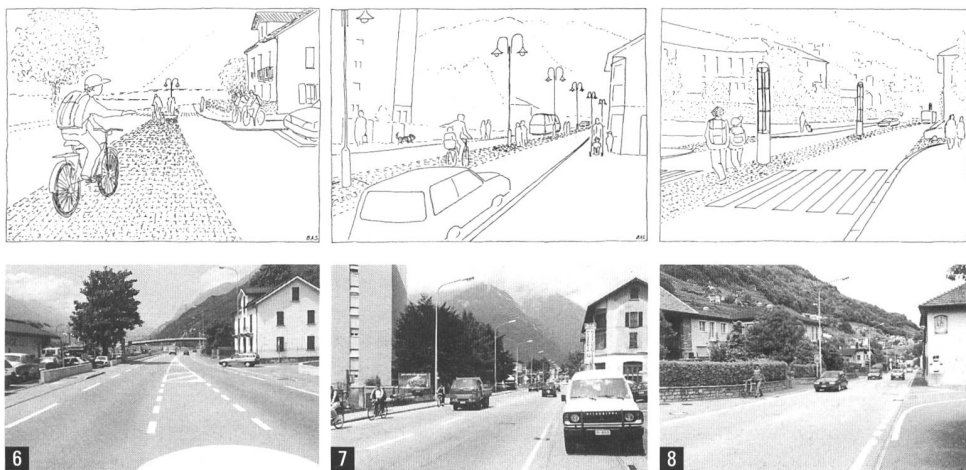
*Der «Gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera Italiana» (GMT-SI), gegründet 1986 von Pro Juventute, Pro Infirmitas, VCS, und Associazione Terza Eta, versucht mit (relativem) Erfolg den Weg der partizipativen Planung. Mit gegen hundert Beratungen, respektive Projektskizzen, in den letzten 15 Jahren, hat diese Organisation einen wichtigen Beitrag zur Strassenraumgestaltung im Tessin und neuerdings vermehrt auch in der nahen Lombardei geleistet.*

<sup>1</sup> relazione rielaborata tenuta alla VI Conferenza Internazionale VIVERE E CAMMINARE IN CITTA', Brescia 14/15.6.1999

Immagini 6 – 8: Le misure immediate proposte creano un nuovo e rivalutato spazio stradale urbano multifunzionale per tutti: «open minded space» anziché «single minded space» (Sir Richard Rodgers)

Disegni: Brigitte Allenbach-Stettbacher

Bild 6 bis 8: Die vorgeschlagenen Sofortmassnahmen schaffen einen neuen, städtisch und multifunktional aufgewerteten Strassenraum für alle – «open minded space» anstelle des «single minded space» (Sir Richard Rodgers)  
(Zeichnungen: Brigitte Allenbach-Stettbacher)



massimo un decennio è importante non trascinare progetti per oltre dieci anni. Si rischia altrimenti di essere facilmente fuori tempo massimo e di non avere la risposta giusta al problema.

Le cose non sono complicate, ma molto semplici: bisogna accettare la plurifunzionalità dello spazio urbano e mettere in forse l'assoluta egemonia dell'automobile. Bisogna, inoltre, accettare di vedere quello che si vede («il faut voir ce qu'on voit»). La divulgazione si può anche fare su problemi concreti, con soluzioni concrete. La consulenza tecnica del GMT lavora per questo con autorità comunali, con associazioni di quartiere, con le associazioni dei genitori degli allievi, con gruppi spontanei con professionisti, ecc. Siamo a disposizione per chi vuole creare un «open minded space» (Sir Richard Rodgers), dove l'uomo riacquista la sua centralità nello spazio.

Il GMT negli ultimi otto anni ha gestito circa 100 domande da altrettanti comuni e situazioni locali nel Canton Ticino.

Abbiamo offerto al pubblico soluzioni di facile e immediata applicazione per problemi con il traffico agli incroci, sul percorso casa-scuola, per circonvallazioni, percorsi pedonali, attraversamenti sicuri, ecc.

Il lavoro che svolgiamo è interdisciplinare e non può essere svolto dall'ufficio tecnico comunale. Infatti si tratta di mettere assieme diversi professionisti e di far valere la plurifunzionalità dello spazio. Per l'elaborazione di un concetto tridimensionale la collaborazione tra ingegnere e architetto è un elemento indispensabile. Come lo può essere anche la collaborazione di una classe d'allievi. Loro sono i perfetti conoscitori del loro tragitto casa-scuola e possono contribuire attivamente, indicando su una mappa, per esempio, i punti di conflitto lungo il loro cammino.

Un fattore essenziale per il successo di questo tipo di consulenza è il suo costo accessibile: nessuno è d'accordo di investire somme considerevoli in progetti magari ideali e belli, ma su una tematica sconosciuta e spinosa. Il fatto quindi che la consulenza evidenzia delle possibilità, del-

le immagini su un futuro nuovo assetto della strada o della piazza pubblica, senza però già elaborarne un progetto dettagliato, è fondamentale ed efficiente; la spesa per una consulenza del genere risulta contenuta entro limiti ragionevoli.

Un altro fattore essenziale è la partecipazione degli attori locali: andiamo sul posto solo là dove veniamo chiamati, solo là dove esiste la volontà di intervenire e di agire. Questo crea una sinergia a tutti i livelli. Spesso le proposte concrete vengono proprio dagli attori locali. L'esperienza insegna poi che la partecipazione fattiva della popolazione snellisce anche le procedure. Là dove tutto il quartiere ha partecipato alla progettazione e alla decisione per la moderazione del traffico, non ci sono ostacoli di ricorsi, d'opposizioni ecc. Quindi le pratiche diventano più snelle e con ciò anche più economiche.

### La progettazione partecipativa applicata nell'ambito della CIT del Bellinzonese (Piano di Pronto Intervento- PPI)

I concetti elencati sono stati applicati nel corso della pianificazione della mobilità attorno a Bellinzona negli anni scorsi. Visto il successo del concetto del GMT, la commissione intercomunale dei trasporti del Bellinzonese, diretta dall'urbanista Dott. Paolo Rossi, ha incaricato il sottoscritto di formulare un Piano di Pronto Intervento (PPI). Il PPI – con un tipo d'intervento che applica i concetti della progettazione partecipativa – ha proposto 26 soluzioni per problemi scottanti, concreti e reali. In un certo senso il PPI di Bellinzona è un piano realutopistico: partendo dai reali problemi quotidiani che la gente ha con il traffico in città si propongono soluzioni locali d'incidenza apparentemente minima, che però nell'insieme creano uno spazio pubblico, dove i sogni espressi attraverso le pubblicità che avevamo visto all'inizio di questa relazione si possono avverare – in forma durevole. ■