

C.2

Contesti di pregio

Per *contesto di pregio* si intende un ambiente costruito di elevato valore urbanistico, architettonico, paesaggistico e culturale, che rappresenta un **patrimonio** da salvaguardare e valorizzare.

All'interno di queste Linee Guida, rientrano in questa tipologia:

- i **nuclei e centri storici** o frazioni di essi, che hanno un'identità e riconoscibilità proprie e costituiscono un riferimento nel territorio circostante;
- i **quartieri e i viali ottocenteschi e d'inizio Novecento** , che si contraddistinguono per le peculiarità spaziali e storico-architettoniche tipiche delle espansioni urbane di quel periodo.

Singoli beni culturali con il loro intorno, come pure particolari comparti monumentali o strade storiche, non sono trattati in modo specifico, ma le indicazioni contenute in questa scheda e in generale in tutta le Linee Guida valgono di regola anche in tali situazioni.

Ogni intervento stradale all'interno di un contesto di pregio su strade cantonali o comunali, dev'essere concepito con estrema cura e sensibilità. Per una corretta concezione sono da considerare attentamente le indicazioni dell'**Inventario federale delle vie di comunicazione storiche (IVS)**, dell'**Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS)** e dell'**Inventario dei beni culturali protetti (SIBC)**.

Cfr. <http://www.ivs.admin.ch> ◀

Cfr. <http://www.bak.admin.ch/isos/> ◀

Cfr. <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/ubc/temi/inventario-dei-beni-culturali> ◀



I. Nuclei e centri storici

Gli insediamenti di questo tipo si caratterizzano per la coerenza e la riconoscibilità della struttura edilizia. Si tratta di forme urbane antiche, nate ben **prima dell'avvento dei veicoli motorizzati** su strade matrice o all'intersezione di queste. La progressiva costruzione e saturazione degli isolati lungo queste strade ha generato **spazi pubblici** votati non solo alla percorrenza di pedoni, carri, carretti, bestiame ecc. ma anche allo "stare": piazze, slarghi e crocevia di qualità, in cui scambiare merci, socializzare; in una parola: vivere.

Le strade dei nuclei e dei centri storici nascono così per una mobilità per sua natura più lenta rispetto a quella odierna e per una maggiore interazione tra tutti gli utenti. In questo senso, sono prettamente **orientate all'insediamento**.

► Cfr. scheda A4

Le nuove modalità di spostamento, i nuovi stili di vita e le comodità a essi connesse hanno tuttavia portato a un uso diverso di questi tessuti storici. La presenza di veicoli motorizzati nelle strette viuzze di un nucleo e la conseguente creazione di posteggi (pubblici e privati) negli spazi pubblici o all'interno degli edifici ne sono un chiaro esempio.



I.1 Aspetti di traffico e segnaletica

Per regolamentare correttamente l'uso e la fruibilità delle strade all'interno dei nuclei e centri storici sono da considerare i seguenti aspetti:

- analizzare il contesto e individuare il o gli eventuali assi prevalentemente orientati al traffico in cui di regola la velocità di cartello è di **50 km/h**;
- nel resto del tessuto storico, in cui le strade sono orientate all'inse-diamento, va considerata innanzitutto l'istituzione di **zone pedonali** e i posteggi sono di principio da prevedere all'esterno del nucleo o centro storico; per residenti, fornitori ecc. possono essere introdotte, all'interno delle zone pedonali, delle **eccezioni** al transito veicolare. In questo caso i veicoli devono circolare a **passo d'uomo**. Di regola va prediletta questa soluzione rispetto a quella di regolamentare la zona nucleo con un divieto generale di circolazione con eccezioni. In quest'ultimo caso infatti la velocità dei veicoli ai quali è consentito il transito è quella di cartello che vige prima del divieto;

Cfr. Schede A4, A5, A6 ◀





Cfr. art.22c OSStr ◀

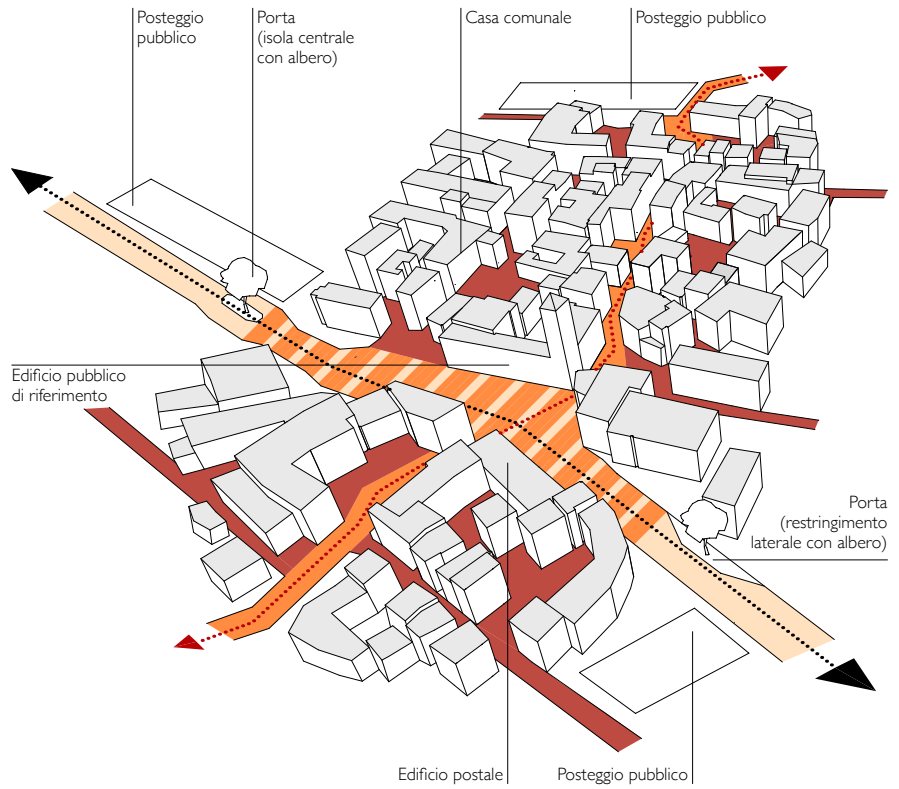


- nelle parti del nucleo in cui una pedonalizzazione non è possibile o non risulta opportuna (per esempio nel caso in cui un nucleo sia caratterizzato dalla presenza di attività commerciali, educative, sanitarie, ricreative ecc.), lo spazio pubblico può essere tutelato attraverso l'istituzione di **zone d'incontro** o eventualmente di **zone 30**;
- sulle strade in cui è consentito il transito veicolare di servizio al nucleo vanno ricercate soluzioni per evitare sovraccarichi e contrastare il traffico parassitario.



Esempio di concezione viaria all'interno di un nucleo o centro storico attraversato da una strada orientata al traffico

- Strada orientata al traffico (limite di velocità: 50 km/h) 
- Misure di riqualificazione e moderazione 
- Strada orientata all'insediamento Zona d'incontro o zona 30 
- Strada orientata all'insediamento Zona pedonale con ev. eccezioni 



I.2 Aspetti formali

I progetti devono garantire, oltre agli aspetti legati alla circolazione, anche il rispetto e la valorizzazione dell'identità del luogo. Gli interventi vanno sostenuti da una chiara visione urbanistica e da un concetto unitario e coerente nelle forme e nei materiali. Quale base di riferimento per una corretta concezione, si segnalano le Linee Guida cantonali **Interventi nei nuclei storici**; gli indirizzi, anche se formulati per ogni opera edilizia, sono utili anche ai progettisti che si occupano di progetti stradali.

► Cfr. <https://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/cosa-facciamo/direttive/>

Lungo gli assi **orientati al traffico** è necessario:

- valutare accuratamente la tipologia di **pavimentazione** da adottare; di regola lungo le strade cantonali, per questioni legate alla manutenzione, alla sicurezza e alle emissioni foniche, non sono ammessi rivestimenti in pietra naturale. L'utilizzo di materiali pregiati è tuttavia auspicato per la formazione di elementi di arredo e moderazione del traffico (es. restrinimenti laterali, isole spartitraffico, bordure, inserti ecc.);

► Cfr. scheda B4

- valorizzare i **camminamenti** ai lati della carreggiata allargando dove possibile i marciapiedi o creandone di nuovi, e garantendone la continuità. Se non c'è spazio per un marciapiede, l'utilizzo di fasce pedonali protette (con materiali consoni) è da preferire alle corsie pedonali, poco qualificanti.

► Cfr. scheda B3



Lungo le strade e i vicoli **orientati all'insediamento**, in particolare nelle zone pedonali o d'incontro, è opportuno prediligere l'uso di pavimentazioni e materiali adeguati al contesto, con soluzioni **continue e omogenee** (da facciata a facciata). Demarcazioni che suggeriscano una separazione di spazi (macchina/pedone) vanno di regola considerate solo in presenza di zone 30.

Indipendentemente dalla tipologia di strada è di grande importanza prestare attenzione a tutti gli elementi che concorrono a configurare lo spazio stradale (edifici, corti, pergolati, topie, giardini, muri di cinta ecc.).

Inoltre è necessario:

- considerare nel progetto l'integrazione di elementi di **arredo urbano** (sedute, panchine, fontane ecc.), volti a favorire l'interazione sociale e a facilitare la fruizione dello spazio stradale alle fasce più deboli della popolazione. Gli stessi dovranno essere concepiti opportunamente nelle dimensioni, nei materiali, nel loro disegno, nell'esposizione al sole ecc.;
- Cfr. scheda B8 ◀ • integrare il **concetto illuminotecnico** con quello urbanistico, oltre che stradale, al fine di garantire un progetto di qualità e di sicurezza;
- Cfr. scheda B9 ◀ • inserire **alberature o elementi verdi** in modo oculato e attento al contesto; i nuclei e centri storici sono difatti, per loro natura, strutture compatte e "minerali".





► Coldrerio
Nucleo storico

2. Quartieri e viali ottocenteschi e d'inizio Novecento

Cfr. Inventario svizzero di architettura
1850-1920 (INSA), Vol.2/6/10 ◀

Oltre alla salvaguardia e alla valorizzazione dei nuclei e dei centri storici, richiede particolare attenzione la cura dei quartieri e delle strade di un certo pregio architettonico e spaziale: è in particolare il caso degli insediamenti sorti tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, soprattutto nei centri urbani del Cantone.

Si tratta di quartieri residenziali o piazze e viali urbani concepiti a partire da un sistema di tracciati spesso ortogonali, in cui il rigore è determinato, oltre che dalla precisione planimetrica, anche da diversi fattori che riconducono a un'unitarietà percettiva, quali un linguaggio architettonico uniforme, una sezione stradale con caratteristiche omogenee, muri e inferriate di recinzioni dal medesimo linguaggio architettonico, alberature continue quale delimitazione ottica dello spazio ecc. Gli spazi stradali di questi quartieri si connotano inoltre per una chiara separazione dei flussi veicolari e pedonali, dove quest'ultimi beneficiano sovente di un generoso marciapiede.



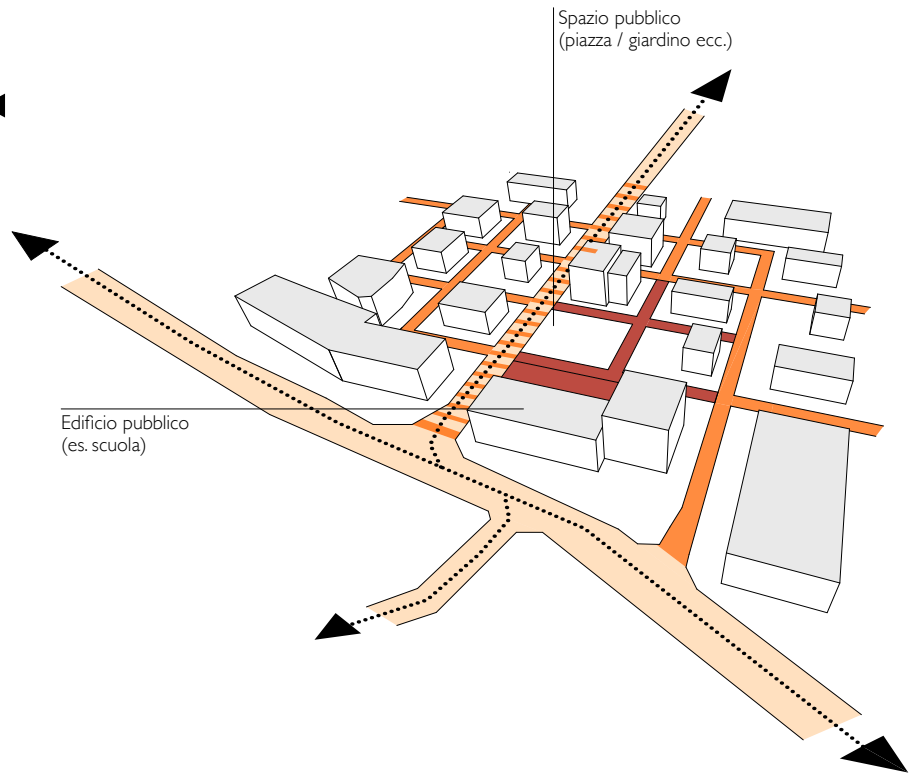
2.1 Aspetti di traffico e segnaletica

Per regolamentare correttamente l'uso e la fruibilità di questi contesti di pregio, sono da considerare i seguenti aspetti:

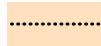
- è necessario analizzare il contesto e individuare il o gli eventuali assi in cui è necessario garantire prioritariamente lo scorrimento veicolare. Lungo questi assi, prevalentemente orientati al traffico, di regola la velocità di cartello è di **50 km/h**; ▶ Cfr. Schede A4, A5, A6
- nel resto del comparto, in cui le strade sono orientate all'insediamento, è indicata l'introduzione di una **zona 30**; ▶ Cfr. Scheda A5
- lungo strade in prossimità o adiacenti a un settore sensibile e di forte richiamo (es. scuola, edificio pubblico o di culto ecc.) o a contatto con uno spazio pubblico di riferimento (es. piazza, giardino pubblico, fontana o monumento ecc.), oppure ancora in corrispondenza di strade residenziali a fondo cieco con un traffico veicolare molto limitato, è possibile privilegiare l'istituzione di **zone d'incontro o zone pedonali**; ▶ Cfr. Scheda A6
- i **posteggi pubblici** all'interno di un quartiere o viale di pregio sono da inserire armoniosamente e secondo un disegno urbanistico e architettonico curato; la loro progettazione non deve portare all'eliminazione di spazi verdi, alberature e manufatti d'arredo originari.



Esempio di concezione viaria all'interno di un quartiere ottocentesco.



Strada orientata al traffico
(limite di velocità: 50 km/h)



Misure di riqualificazione e moderazione



Strada orientata all'insediamento
Zona 30



Strada orientata all'insediamento
Zona d'incontro o zona pedonale



2.2 Aspetti formali

Progettare un intervento di riqualificazione e moderazione del traffico all'interno di un quartiere o un viale ottocentesco significa anche preservare e valorizzare le peculiarità formali che lo rendono un luogo pregiato dal profilo urbanistico, architettonico e paesaggistico. È quindi di grande importanza prestare attenzione a tutti gli elementi che concorrono a configurare lo spazio stradale: edifici, giardini, muri di cinta ecc.

Sul suolo pubblico:

- i **marciapiedi** sono da dimensionare in modo da agevolare l'utilizzo dello spazio stradale da parte dei pedoni; laddove non è possibile realizzare un marciapiede, le **fasce pedonali** sono da preferire alle corsie pedonali; ▶ Cfr. Scheda B3
- le **alberature** sono da tutelare; nuovi elementi verdi sono da inserire se coerenti con il disegno originario e se lo rafforzano dal profilo urbanistico; ▶ Cfr. Scheda B9
- le **pavimentazioni** e le bordure devono essere concepite con cura, cercando sempre un rapporto armonioso con il contesto;
- l'**arredo urbano** deve essere indicato al contesto e considerato come una misura auspicata e complementare a quelle tecniche di moderazione.

