



Quaderno tematico di Hochparterre, dicembre 2021

# Dai, muoviamoci!

Percorsi pedonali, scale, zona 30: come architettura, architettura paesaggistica e urbanistica possono promuovere la salute e il benessere.

**HOCH  
PART  
ERRE**



- 4 Ritorno a una dimensione umana**  
Sui percorsi piacevoli e sicuri di Coira.
- 8 Attraversando Reitmen**  
Più movimento fuori dalla porta di casa.
- 14 Più movimento nella vita quotidiana**  
Altri nove esempi da tutta la Svizzera.
- 16 Galleria di immagini**  
A furia di stare seduti si rischia di cadere: immagini forti di Régis Golay.
- 22 Ogni passo conta**  
Trucchetti architettonici per combattere la sedentarietà in ufficio.
- 26 Due bellezze diverse**  
L'architettura favorisce l'uso delle scale?

**L'importante è non fare fatica!**  
C'è chi dovrebbe farlo e non vuole. Gli altri vorrebbero, ma non possono. Le curiose immagini di questo quaderno tematico, scattate dal fotografo Régis Golay, mostrano i problemi legati al movimento quotidiano.

## Allestire gli spazi per incentivare il movimento

Sono decine i modi in cui potremmo muoverci, ma nella quotidianità ci accontentiamo di camminare, stare seduti o in piedi. Magari corriamo anche a casa in bicicletta, ma questo è tutto. Se un tempo i lavori pesanti e il movimento forzato facevano parte della nostra vita, ora ci siamo liberati da queste fatiche e abbiamo scelto la comodità. Troppa comodità. Soffriamo di sedentarietà.

All'inizio del 20° secolo le misure edilizie adottate hanno contribuito al contenimento delle malattie trasmissibili, quali la tubercolosi e il colera. «Oggi occorre fare un nuovo sforzo e creare un arredo ambientale che contribuisca a prevenire le malattie non trasmissibili quali il diabete o il sovrappeso», spiega lo specialista in scienze dello sport Bengt Kayser a pagina 25.

Percorsi pedonali e piste ciclabili invitanti, e scale gradevolmente percorribili: sembrano d'importanza secondaria, ma non lo sono. La salute dipende in buona parte da sufficiente movimento, che a sua volta dipende dalla qualità dell'ambiente edificato e paesaggistico. Perciò le imprese edili e le figure professionali dell'architettura, dell'urbanistica e dell'architettura paesaggistica condividono la responsabilità di prevenire le malattie attualmente più diffuse.

I legami tra la qualità dell'ambiente e il modo e la frequenza con cui ci muoviamo nella quotidianità sono molto stretti. Nonostante tutto questo non sia difficile da riconoscere, la pianificazione e l'edilizia non vi dedicano la giusta attenzione. Il presente quaderno tematico offre molti spunti su questi legami e sugli ambienti che offrono spazi per muoversi. Le ricette sono semplici: percorsi pedonali e piste ciclabili ben progettati, gradevoli e sicuri, che attraversano il quartiere o si inoltrano nel paesaggio aperto, stimolando il nostro desiderio di movimento. In genere la natura e il paesaggio sono tra i fattori più motivanti per muoversi. E non dimentichiamo la buona compagnia: anche gli incontri con gli altri ci invitano al movimento. A proposito delle fotografie del quaderno: il fotografo Régis Golay illustra con efficacia i nostri problemi, strappandoci un sorriso! **Rahel Marti**

### Colofone

Casa editrice Hochparterre AG Indirizzi Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefono +41 44 444 28 88, [www.hochparterre.ch](http://www.hochparterre.ch), [verlag@hochparterre.ch](mailto:verlag@hochparterre.ch), [redaktion@hochparterre.ch](mailto:redaktion@hochparterre.ch)  
Editore Köbi Gantenbein Direzione Andres Herzog, Werner Huber, Agnes Schmid Direttrice editoriale Susanne von Arx Progettazione e redazione Rahel Marti  
Fotografia Régis Golay, <https://federal.li> Direzione artistica Antje Reineck Impaginazione Jenny Jey Heinicke Produzione Linda Malzacher Traduzione Giuliana Soldini,  
Weiss Traductions Genossenschaft Litografia Team media, Gurtellen Stampa Stämpfli AG, Bern  
Editore Hochparterre in collaborazione con l'Ufficio federale della sanità pubblica, [www.ufsp.admin.ch/attivita-fisica](http://www.ufsp.admin.ch/attivita-fisica)  
Ordinazione [shop.hochparterre.ch](http://shop.hochparterre.ch), Fr. 15.-, € 12.-

# Ritorno a una dimensione umana

**Sono due, le condizioni imprescindibili perché le persone si muovano di più a piedi e in bicicletta: la bellezza e la sicurezza. Coira racconta l'ascesa, il declino e la rinascita di questi due requisiti.**

Testo: Köbi Gantenbein, Foto: Ralph Feiner

Tra innumerevoli piazze, giardini pubblici e spazi esterni, anche Piazza del governo contribuisce a conferire grande fascino al centro storico di Coira. Sulla piazza si affaccia la «Casa Grigia», dove il governo grigionese si è insediato nel 19° secolo. Il suo cancelliere di lunga data, Georg Fient (1845-1915), proveniva da Luzein nella Prettigovia. Fient tornava spesso a casa a piedi, impiegando otto ore. Una volta a casa, si rimetteva subito in marcia: saliva sulla Sceaplana o si recava in Engadina attraverso il passo della Vereina. Era un escursionista appassionato e sul «Giornale della Prettigovia» soleva raccontare dei suoi viaggi a piedi, anche in dialetto e con dovizie di particolari, sviluppando così la sua teoria sulla salute: chi cammina impara ad amare il suo Paese e lo rende più forte, poiché diventa un uomo e un cittadino sano nell'anima e nel corpo. Ai tempi di Fient, i funzionari della Confederazione si preoccupavano, oltre che della sorte dell'ancor giovane Stato, anche della salute dei suoi soldati. Nel 1874 fu fondata la Commissione Federale dello Sport, volta alla promozione «dell'educazione fisica seria e ascetica nello spirito patriottico». Da allora questa filosofia è stata perseguita ininterrottamente: dalla società di ginnastica del villaggio alpino, alle scuole elementari del Paese, fino al grande impegno profuso dall'Amministrazione federale e da Promozione Salute Svizzera, che si prefiggono il compito di risvegliare il desiderio di movimento e di sport nella popolazione.

#### **La sovranità dell'automobile**

Nel 1885, sei anni prima che Georg Fient iniziasse a lavorare come cancelliere, a Stoccarda Carl Benz sentenziò la fine dell'era degli spostamenti a piedi con l'invenzione dell'automobile. Certo, il cavallo esisteva da sempre, la ferrovia e la bicicletta da mezzo secolo, mentre i primi aviatori temerari erano già precipitati; nulla tuttavia

avrebbe cambiato la mobilità come poi fece l'automobile di Benz. Si sviluppò una contraddizione affascinante: l'automobile rende l'uomo venti volte più veloce e spostarsi sembra non costare nulla al corpo. Ma il prezzo da pagare è la salute. Considerata una delle maggiori cause del cambiamento climatico, l'automobile sta erodendo la nostra qualità di vita - senza contare le conseguenze degli incidenti e dello stare seduti per ore. Poiché occupa venti volte più spazio del corpo umano, in pochi decenni l'automobile ha rovinato città, paesi, piazze, vicoli e strade, che da sempre erano stati concepiti per camminare, togliendo la voglia di andare a piedi a chi lo desidera.

Nel 20° secolo l'automobile conquista una sua dignità civile, è lei a decidere ciò che serve dal punto di vista paesaggistico e urbano: diritto di passaggio, diritto di precedenza, strade e piazze costruite su misura per lei. La Piazza del governo di Coira, al contrario, appartiene a una cultura edilizia risalente ai tempi in cui la maggior parte della gente andava a piedi; fa parte di un sistema di viottoli e viuzze, di case e giardini progettati a misura d'uomo, per le sue esigenze e proporzioni. La camminata a piedi era il criterio adottato dagli urbanisti, non certo perché pensavano al potere salutare di una sequenza di spazi, ma semplicemente perché non c'era motivo di adottarne un altro. Né Coira né altre città svizzere erano la piazza d'armi di un principe che vantava un esercito di diecimila cavalli; fino al 19° secolo, chi si recava in guerra non poteva fare altro che camminare.

L'urbanista danese Jan Gehl vedi «Materiale di lettura», pagina 6, un profondo conoscitore a livello mondiale dell'urbanistica contemporanea per pedoni e ciclisti, prende come modello e prospettiva il tradizionale centro storico europeo: nessun altro luogo offre percorsi pedonali e ciclabili altrettanto belli e sicuri. Nessuna delle sue strade, piazze



Risale ai tempi in cui la gente si spostava a piedi:  
la Regierungsplatz, la Piazza del Governo di Coira.



Alla rotonda della Kasernenstrasse / Richtstrasse di Coira ovest  
l'automobile la fa da padrone.

e vicoli è uniforme. Essi si fondono in una struttura spaziale insufficiente a soddisfare l'efficienza pretesa dall'automobile. Il volume delle case, le facciate differiscono tra loro; tutti gli edifici si affacciano sulle strade, che fungono non solo da canali funzionali, ma anche da spazi pregiati.

Getto uno sguardo su Piazza Governo per una riflessione nell'ottica di Jan Gehl. Non c'è dettaglio che sia uguale all'altro; negli edifici che si affacciano sulla piazza ho contato venti finestre diverse. Differenze di spazio e di design che sembrano piacere alle molte persone che passano di qui a piedi per fare le commissioni, una passeggiata o l'abituale giro di corsa. Gli spazi belli e gradevoli creano una sicurezza oggettiva e soggettiva: il transito delle automobili è forzatamente lento. Le esigenze politiche in materia di sviluppo urbano e di pianificazione del traffico contemplano la sicurezza e il comfort, grazie a una buona rete di percorsi, ma anche la bellezza. Nella sua documentazione in materia di promozione dell'attività fisica, il Consiglio federale sottolinea non solo le norme tecniche che permettono di spostarsi in sicurezza, ma anche un ambiente naturale ricco e dei paesaggi attrattivi.

#### **Città vecchia e città nuova percorribili a 30 all'ora**

Quando quarant'anni fa iniziai la mia professione di giornalista presso la «Bündner Zeitung», vivevo poco lontano da Piazza del governo. Una dopo l'altra, le automobili hanno invaso il centro storico. Ci siamo opposti strenuamente alla motorizzazione e ci siamo adoperati per una ristrutturazione rispettosa, che tenesse conto dell'aspetto estetico e strutturale degli edifici, invece di ricorrere al martello demolitore per costruire nuovi edifici, posteggi e autosili. Abbiamo chiesto l'introduzione di un limite di velocità generalizzato di 30 km/h e di un asse pedonale che collegasse il centro storico con la stazione ferroviaria e

con la città nuova, simile a quello esistente oggi, anche se noi avremmo voluto un insieme più vivace di spazi abitativi, shopping, lavoro e tempo libero.

Negli ultimi anni, sono state realizzate eleganti scalinate che collegano la città alla residenza vescovile, e un ponte pedonale sul fiume Plessur. Da allora, diverse piazze cittadine sono state liberate dalle automobili con la creazione di un parco fiorito. Nonostante i numerosi negozi specializzati della periferia cittadina e il fiorente commercio online, la varietà di negozi e commerci è tuttora ricca.

Nel centro storico di Coira e nei quartieri adiacenti del 19° secolo vivono 2000 persone, mentre altre 37000 vivono nei nuovi quartieri situati a ovest, a est e a sud, su una superficie venti volte superiore a quella del centro storico. I quartieri di Coira sono disposti in un'area che corrisponde a un terzo di un cerchio. Due ampi raggi si dipartono dal centro storico verso est e verso ovest, inframmezzati da raggi urbani più piccoli. Il terzo di cerchio della nuova Coira è stato edificato progressivamente partendo dal centro storico. Per la gioia del pedone convinto Georg Fient: la bellezza si impone grazie alle differenze tra le case, gli spazi architettonici anteriori e intermedi, le strade, i giardini e le piazzette. Una bellezza che spazia dalle perle architettoniche alle abitazioni meno pregiate. Questo non vale solo per gli alloggi dei costruttori edificati fino alla Seconda Guerra mondiale, bensì anche per le grandi estensioni urbane del magnate dell'edilizia e architetto Thomas Domenig con i complessi residenziali Solaria e Lacuna. La gente vi passeggia volentieri, perché l'arredo urbano degli spazi esterni è gradevole. Chi vive al margine del terzo di cerchio può raggiungere a piedi il centro città in tre quarti d'ora, per lavoro, per svago, per fare shopping. Chi sceglie la bicicletta è più veloce e altrettanto ben equipaggiato. Nei sondaggi, il Comune →

→ riceve regolarmente ottimi voti dai ciclisti. E nelle hit parade nazionali delle città svizzere più amiche della bicicletta Coira è in testa alla classifica.

Nella Città nuova di Coira, l'ingegneria civile è riuscita a garantire la sicurezza oggettiva dei pedoni. Lo dimostra un dato positivo: con 1,6 incidenti pedonali ogni 10 000 persone, Coira è la città più sicura della Svizzera. A Zurigo la cifra sale a 2,7 e a Locarno a 3,3. Gli abitanti di Coira utilizzano spesso i marciapiedi e le strisce pedonali, mentre i semafori proteggono i loro percorsi. Ma questo è solo un aspetto: chi cammina ha bisogno di una forte sensazione di sicurezza. Ecco perché il dipartimento responsabile per l'urbanistica e le personalità politiche di Coira devono integrare nel «Master plan di mobilità», adottato di recente, delle misure volte a garantire non soltanto la sicurezza oggettiva, bensì anche quella soggettiva: più corsie dedicate, semafori sensorizzati che accendono l'omino giallo quando il pedone è a cinque metri di distanza, e come misura più economica - che non richiede sensori, né opere ingegneristiche costose - un limite di velocità generalizzato di 30 km/h, o meglio ancora di 20 km/h.

A tale proposito i membri del Consiglio comunale esprimono il proprio dissenso, favorendo gli autobus veloci a scapito di pedoni e ciclisti, la cui salute e sicurezza beneficiano in modo significativo delle zone 30. Chi sostiene il traffico motorizzato considera violato il proprio diritto personale di circolare liberamente e comunque qualche anno fa la popolazione ha respinto un'iniziativa per introdurre il limite di velocità generalizzato di 30 km/h a Coira. Oggi questo parametro per una città pedonale e ciclabile sicura e gradevole è applicato solo al quaranta per cento della rete viaria di Coira.

#### **Espansione verso occidente**

Nel quartiere più nuovo vicino al centro storico, a Coira ovest, due torri residenziali svettano verso il cielo. Ai loro piedi, negli ultimi vent'anni è sorta un'allegria babilonia di officine, garage, negozi, uffici e sempre più spazi residenziali. È proprio qui che Carl Benz, l'inventore dell'automobile, trionfa sul pedone Georg Fient. Qui sono i veicoli a definire le dimensioni dello spazio pubblico: dal numero e dalla larghezza delle strade ai dettagli come i cordoli dei marciapiedi o il rivestimento stradale. La rigida pianificazione e costruzione hanno prevalso e prevalgono tuttora sulla bellezza e sulla sicurezza dei pedoni. I percorsi pedonali sono desolanti, i caseggiati che li costeggiano sono monotoni, non ci sono piazze né spazi stradali progettati in modo accurato. Non un fiore cresce lungo i percorsi, lo spazio libero è casuale; l'architettura piange.

Non riesco a capire come il «Piano generale di urbanizzazione» del «Master plan di mobilità» intenda attuare le sue «misure vincolanti per i proprietari fondiari a favore dei pedoni» in questo panorama desolante. Recentemente, il Consiglio comunale ha mandato in consultazione un progetto di sviluppo spaziale, con osservazioni anche sulla zona occidentale di Coira. Da almeno cinquant'anni sappiamo che, oltre alla molteplicità degli usi e degli spazi, anche l'uso della bicicletta e gli spostamenti a piedi possono mitigare il grigiore urbano. Jan Gehl ha descritto le strutture dei centri storici come prospettiva per una buona urbanizzazione, contribuendo a realizzarla con successo in tutto il globo. Il centro storico di Coira degli ultimi decenni è un esempio di pianificazione pedonale rispettosa della salute. A solo un quarto d'ora a piedi, nel giovane e desolante quartiere di Coira ovest, i politici, gli architetti e gli investitori hanno gettato al vento tutto questo sapere e costruito un deserto urbano. Ci vorrà molta fantasia per renderlo salutare per ciclisti e pedoni. ●

#### **Materiale di lettura**

**Jan Gehl: Städte für Menschen (Le città per la gente). Jovis, Berlino 2015. Fr. 44.–**

In questo libro l'urbanista danese Jan Gehl riassume il lavoro della sua vita. Insieme alla moglie, la psicologa Ingrid, ha sviluppato la teoria della città a misura d'uomo. Partendo da tale teoria ha realizzato, con il suo studio di architettura di Copenaghen, dei progetti urbanistici di rilevanza mondiale, nei quali la priorità viene data a pedoni e ciclisti.

**Aurel Schmidt: Gehen (Camminare). Huber, Frauenfeld 2007**

Dopo aver letto molti libri sulla bellezza e sul significato del camminare, Aurel Schmidt li ha riassunti, passando dalla fisiologia all'arte del camminare. Il libro è arricchito da testi di Jean-Jacques Rousseau, Henry David Thoreau e Robert Walser, tutti grandi camminatori. Sembra che l'autore non abbia trovato nemmeno una camminatrice. Perciò vi forniamo la seguente raccomandazione:

**Katja Oskamp: Marzahn, mon amour. Geschichten einer Podologin (Storie di una podologa). Hanser, Berlino 2021. Fr. 24.90.**

L'autrice osserva il modo di camminare e la società partendo dai piedi, lo strumento più importante dei pedoni.

**Ufficio federale dello sport (ed.): Muoversi fa bene alla salute. Documento di base. Macolin 2013**

Le autrici illustrano in maniera sistematica i benefici per la salute dell'esercizio fisico, mostrando la quantità di movimento consigliata. Allo stesso tempo sottolineano l'importanza dell'urbanistica per uno stile di vita attivo. Ordinazione: info@hepa.ch

**Mobilità pedonale Svizzera, Traffico, Alta scuola tecnica di Rapperswil (ed.): Valsano. Confronto tra città sulla mobilità pedonale. Zurigo 2020**

Il rapporto analizza 16 città svizzere a livello di infrastrutture, pianificazione e soddisfazione dei pedoni. Constatiamo che in Svizzera le cose funzionano moderatamente bene e che ci sono piccole differenze tra le città. Il rapporto contiene anche consigli su cosa fare in concreto, affinché camminare sia sano: creare bellezza, migliorare la pianificazione, promuovere gli spostamenti a piedi, costruire la sicurezza e migliorarla rallentando il traffico automobilistico.

Download PDF: [mobilitapedonale.ch](http://mobilitapedonale.ch) →

I nostri temi → Confronto tra le città

Una ricca documentazione in lingua francese è inoltre offerta sul sito: [rue-avenir.ch](http://rue-avenir.ch)



## A passeggio

«Passeggiare è facile, seppur difficile», scrisse un tempo un appassionato «flâneur». Facile, perché non si deve fare altro che camminare, a meno di non soffrire di problemi motori. Grazie al movimento il nostro corpo ci consente il miglior accesso sensoriale al nostro universo. Ecco perché apprezziamo i suoni gradevoli, come il gorgoglio del ruscello lungo il sentiero, gli odori del caffè, dei fiori e degli alberi, i giochi di luci e ombre. Il rumore e il pericolo, invece, possono scoraggiare. In quanto artista della passeggiata, mi capita di camminare lungo l'autostrada perché sono interessata alle assurdità del nostro ambiente costruito. È tuttavia più piacevole camminare lontano dai veicoli. A piedi si prendono volentieri scorciatoie, piccoli sentieri che consentono di raggiungere velocemente la meta. Quando si cammina, si ama avere molto spazio per andare in giro con gli amici, per parlare e incontrare altra gente. Chi va a piedi ama la varietà, desidera poter osservare persone e cose, al posto di strisce d'asfalto infinite. È divertente calpestare manti stradali diversi, osservare i bambini che passeggiano: stanno in equilibrio sui muretti, scavalcano le irregolarità, girano attorno ai lampioni. Trasformano lo spazio urbano in parco giochi. Come possono, i progettisti, favorire lo spostamento a piedi? Dando la priorità ai pedoni! Sì, ma perché è difficile camminare? Perché bisogna vagare senza una meta precisa, avere una certa apertura per abbandonarsi all'«ebbrezza fluttuante di sorseggiare il mondo... passeggiando» (Sigismund von Radecki: A passeggio. Dal libro: «Im Vorübergehen» (Di passaggio). Kösel, Monaco 1959). Marie-Anne Lerjen è un'artista della passeggiata, dal 2011 gestisce Lerjentours, l'agenzia per la cultura del camminare.

Le principali informazioni in breve

## Il movimento richiede spazio

- L'automobile occupa venti volte più spazio del corpo umano. Dove prevalgono le norme incentrate sull'auto, strade e piazze sono troppo grandi per la dimensione umana e tolgono il piacere di camminare.
- Se l'urbanistica, l'architettura e l'architettura paesaggistica tenessero conto del corpo e delle percezioni sensoriali della gente, creerebbero degli spazi pubblici ben riconoscibili, nei quali è piacevole spostarsi a piedi e in bicicletta.
- La natura e il paesaggio attraggono grandi e piccoli e fungono da motivatori efficaci per il movimento e la pratica quotidiana delle attività sportive.
- Percorsi separati e semafori controllati per pedoni e ciclisti rafforzano la sensazione di sicurezza.
- Velocità massima 30 km/h, o meglio 20 km/h: è questa la velocità che deve adottare una città pedonale e ciclabile gradevole e sicura.

# Attraversando Reitmen

**La gente attira altra gente: un assioma che chi si occupa di progettistica, urbanistica e architettura può concretizzare per rendere più divertente il movimento nella quotidianità.**

Testo: Rahel Marti, Foto: Seraina Wirz

Badenerstrasse 90, Schlieren: fino a poco tempo fa era difficile immaginare un luogo meno ospitale nel quale abitare. Incastrato tra una strada e una linea ferroviaria, entrambe molto trafficate, si estendeva un terreno incolto di 20 000 metri quadrati, balzato più volte agli onori della cronaca soprattutto per le colonne di fumo provocate dalle automobili d'occasione, ammassate sul sito, che avevano preso fuoco.

L'architetta Sabina Hubacher è ferma nella piazzetta sulla Badenerstrasse. Nel nuovo edificio giallo chiaro dietro di lei è stato aperto un asilo. L'area di edificazione è caratterizzata dalla progettazione urbanistica dello studio Haerle Hubacher, che ha progettato tre dei sei nuovi edifici. L'agglomerato urbano di Reitmen, con circa 190 appartamenti in locazione a prezzi medi e moderati, è stato terminato nel 2020. Al complesso residenziale, di proprietà delle fondazioni di investimento Turidomus e Adimora, si sono aggiunti un asilo, una caffetteria, un negozio di generi alimentari e l'ufficio con vetrata del custode. Senza dimenticare il piccolo parco: i sei edifici ai margini dell'area fanno da schermo al rumore dei treni e delle automobili di passaggio, mentre la parte centrale è rimasta libera. «In questo paesaggio desolato il nostro obiettivo era creare un luogo che spingesse le persone a rimanere», racconta Sabina Hubacher.

Il suo studio si è specializzato in questo tipo di progetti sin dalle prime costruzioni negli anni Novanta. «Si rimane in un posto quando ci si sente parte di quel posto. E quando ci si conosce un po' tutti, almeno di vista. Nella vita di ogni giorno si deve poter incontrare chi vive accanto a noi.» «Balance», il concetto dell'abitare di Haerle Hubacher, è caratterizzato da case plurifamiliari costruite a prezzi convenienti con un'elevata densità di alloggi e dotate di un sistema modulabile degli spazi, che lo studio ha realizzato nei primi anni Duemila a Fällanden, Uster e

Wallisellen. Un concetto che punta ad esempio su scalinate e portici esterni. Un tipo di urbanizzazione caratterizzata dalla forte presenza di piante rampicanti, cosicché ci si muove e ci si incontra in uno spazio architettonico semplice, ma esteticamente di grande effetto, all'aria aperta.

Anche le stradine e le piazze di Reitmen, realizzate da Haerle Hubacher in collaborazione con lo studio di architettura paesaggistica Raderschallpartner, sono state sviluppate in un'ottica di condivisione degli spazi. Prendiamo le rampe, ad esempio: spesso si ha l'impressione che vengano completamente dimenticate dagli architetti, concentrati solo sulle scalinate scenografiche, e chi le utilizza si sente emarginato. A Reitmen invece le rampe seducono con il loro appeal. Se guardiamo in alto dalla piazzetta sulla Badenerstrasse, scopriamo che terminano dove inizia un'arcata che solletica la nostra curiosità. Il corridoio, protetto e riparato, si apre su insoliti atelier. Con un effetto collaterale di tutto rispetto: infatti, grazie alle rampe, chi abita lì può arrivare in bicicletta fino alla porta di casa.

## **Salti, saltelli, curve**

Gli ingressi dei sei edifici si trovano invece all'interno del complesso. Una stradina conduce alle varie porte con terrazze ammobiliate stile lounge e aiuole ben curate tutt'intorno. La presenza degli altri si vede, si sente e si percepisce anche con l'olfatto grazie all'odore della carne grigliata che si sprigiona un po' dappertutto. La grande fontana è il punto di ritrovo dei bambini in monopattino; qualcuno si esercita ai calci di rigore contro il bel muro dipinto di uno degli edifici, mentre altri scendono i tre gradini fino allo specchio d'acqua del parco giochi. È praticamente impossibile far capire ai bambini il percorso giusto da seguire: per loro è sempre il più breve. Coraggiosi e temerari, saltano sui muretti di cemento delle aiuole su cui

**Agglomerato urbano di Reitmen, 2020**  
 Badenerstrasse 90-114, Schlieren ZH  
 Committente: Fondazioni di investimento  
 Turidomus e Adimora,  
 gestite da Pensimo Management, Zurigo  
 Architettura: Haerle Hubacher, Zurigo  
 (progettazione generale e caseggiati 3, 4,  
 5); Steib Gmür Geschwentner Kyburz,  
 Zurigo (caseggiati 1, 2, 6)  
 Architettura paesaggistica: Raderschall-  
 partner, Meilen  
 Direzione e realizzazione lavori:  
 GMS Partner, Zurigo  
 Costi della costruzione (CCC 1-9):  
 82 mio. di franchi



L'insediamento Reitmen di Schlieren: il colonnato sotto il «transatlantico».

siedono gli adulti con il cellulare a portata in mano. Giocare a nascondino è più difficile: non sono ancora molti gli spazi coperti dai frammenti boschivi, ma una volta cresciuta la vegetazione offrirà interessanti nascondigli.

A Reitmen attività fisica, gioco e sport si mescolano confondendosi tra loro. Al centro dell'insediamento passa la pista ciclabile cittadina: uno dei requisiti posti dal «piano urbanistico di Schlieren ovest» era la prosecuzione del viale Parkallee destinato al traffico ciclopedonale, in modo da collegare Reitmen alla stazione ferroviaria. Il percorso più bello (anche per gli adulti) nel cuore di Reitmen passa sotto il «transatlantico», una casa bianca circondata da tutte le altre costruzioni, che è stata sovrapposta con solide colonne per poterci passare sotto e proseguire lungo la via. Anche qui nulla di piatto e di banale: si curva attorno alle possenti colonne ovali, si scendono un paio di gradini, oppure si prende la scorciatoia saltando su una sporgenza, come fanno i bambini. Ci sono due ingressi, uno dei quali conduce al garage sotterraneo. Ci si incontra casualmente davanti alle cassette postali oppure in lavanderia. A Reitmen la gente s'incontra, prima o poi. Socializzare: il concetto è sempre stato uno dei cardini della filosofia progettuale di Haerle Hubacher. E Schlieren è la prova di come la socializzazione vada di pari passo con il movimento - e di quanto dunque nella nostra vita quotidiana l'incontro sia essenziale per il movimento.

#### **L'elemento «selvaggio», una magra consolazione**

Nel frattempo ci raggiunge Sabina Ruff, esperta di sviluppo comunale, urbano e regionale. Su incarico dell'Ufficio federale della sanità pubblica, ha il compito di far comprendere ad architetti, architetti paesaggisti e urbanisti il ruolo fondamentale dell'attività fisica nella vita quotidiana. Anche per lei Reitmen offre «molti approcci interessanti nell'ottica del movimento e dell'incontro - se non

addirittura eccezionali rispetto alle edificazioni d'impronta più conservativa». Eppure, Sabina Ruff ritiene sia stato dato poco risalto a un aspetto che considera centrale: la possibilità che i residenti non debbano limitarsi semplicemente ad accettare gli spazi esterni e viverli conformemente alla filosofia del progetto, ma possano anche plasmarli. Nella fase iniziale è previsto l'accompagnamento di una coach esperta in insediamenti, che spieghi ai residenti di Reitmen, ad esempio, come utilizzare gli spazi comuni. Anche per quanto riguarda l'esterno, alla maggior parte degli spazi è stata assegnata una funzione ben definita e difficilmente potrebbero venire fruiti diversamente, osserva in tono critico Sabina Ruff. «Il rivestimento è stato spesso impermeabilizzato, e parecchio spazio è stato edificato con installazioni fisse, ad esempio panchine di cemento. Le aree attrezzate per i bambini hanno giochi noiosi, convenzionali e non lasciano spazio alla voglia di costruire e sperimentare. È vero che i frammenti boschivi portano una nota selvaggia all'interno del complesso, ma restano comunque una magra consolazione.» Le parole magiche di Ruff sono «carattere stimolante» e «carattere esplorativo». L'esperta fissa un obiettivo ambizioso: uno spazio residenziale dev'essere aperto, flessibile e non ancora finito quando le persone vi si trasferiscono. Perché chi si impegna per rendere più accogliente il luogo in cui vive, chi ha modo di esprimersi, si mette volentieri in movimento. E chi si sente coinvolto, prova un senso di appartenenza. Anche questo tipo di partecipazione sociale rafforza la salute, quella psicologica.

#### **Edilizia e salute**

I canoni tipici di un ambiente residenziale si estendono al quartiere, al comune e alla città. Le persone attirano le persone, conferma Alexander Erath, docente di trasporti e mobilità presso la Scuola universitaria professionale →



Il colonnato consente di passare e guardare oltre.



Incontri in monopattino alla fontana.

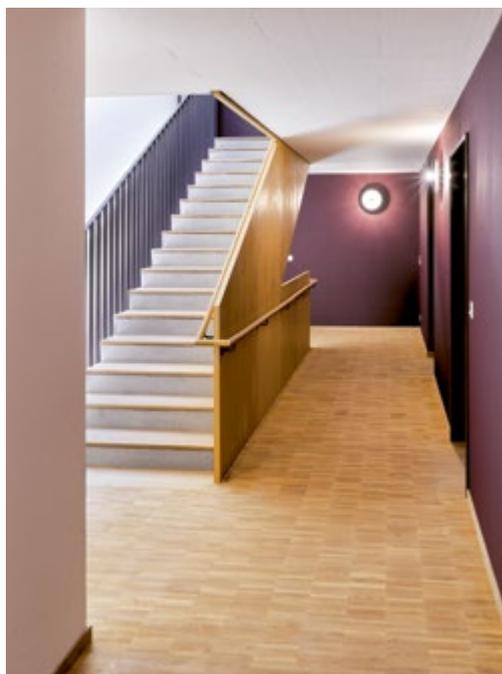
→ della Svizzera nordoccidentale, nonché autore della pubblicazione «Fussverkehrspotenzial in Agglomerationen» (Il potenziale della mobilità lenta negli agglomerati), vedi «Materiale di lettura», pagina 11. Su incarico dell'Ufficio federale delle strade, Erath ha analizzato il legame tra opere edili e attività fisica. Dallo studio emerge che le persone sono più propense a camminare se vedono altre persone. Trasponendo il concetto sul piano delle opere edili suburbane, significa riunire i percorsi. Se si pianificano troppi tracciati si rischia un'eccessiva dispersione. «Meglio pianificare meno strade, che così saranno più usate e vissute», suggerisce Erath.

Oltre all'età e al sesso, anche l'ambiente edificato influisce quindi sulla salute. Secondo Alexander Erath è essenziale soprattutto la qualità della rete viaria. Su un piano ideale le persone potrebbero arrivare alle loro destinazioni quotidiane - scuola, lavoro, acquisti o tempo libero - a piedi o in bicicletta. Il potenziale del traffico pedonale, e cioè il numero di attività che si trovano a una distanza percorribile a piedi, cresce con l'aumento del numero di «points of interest»: «Tanto più è attrattiva l'offerta nelle mie vicinanze, tanto più spesso sbrigherò le mie commissioni nel quartiere e tanto più volentieri mi sposterò a piedi.» Il fatto che le persone sfruttino queste possibilità, dipende da com'è configurato il percorso. Una rete viaria concepita secondo i dettami di una progettazione urbanistica coerente, fiancheggiata da alberi o spazi verdi, ampi marciapiedi, spazi vissuti al pianterreno: tutto ciò fa sì non solo che ci muoviamo più spesso a piedi, ma anche che percepiamo le distanze come più brevi. In base allo studio di Erath le differenze si attestano al dieci per cento. «Abbiamo migliaia di chilometri di sentieri, ce ne servirebbero altrettanti negli agglomerati urbani, al centro delle aree edificate», spiega Alexander Erath. In molti luoghi, invece, i marciapiedi sono terribilmente noiosi e i percorsi ciclabili pericolosi.

I modi e la frequenza con cui ci muoviamo nella nostra quotidianità non dipendono quindi solo dalla nostra volontà o autodisciplina, ma sono anche strettamente correlati alle strutture di insediamento, all'offerta in materia di trasporti e alla qualità del paesaggio. Per questo nella «Strategia Sanità2030» il Consiglio federale ha indicato ai progettisti la via da seguire con l'orientamento 7.2: «È dimostrato che le qualità elevate della natura e del paesaggio (zone ricreative di prossimità con numerose attività, una fauna e una flora ricca, una buona qualità dell'aria, la qualità acustica) favoriscono lo svago e la salute e sono un importante fattore di motivazione a praticare sport e movimento per gran parte della popolazione. Le qualità della natura e del paesaggio devono dunque essere considerate consapevolmente come contributo alla promozione strutturale della salute nel quadro della pianificazione del territorio e incentivate mediante misure di valorizzazione.»

#### Il salotto sul vano scale

Prima di lasciarci, Sabina Hubacher e Sabina Ruff esaminano le scale di Reitmen. Grazie alle finestre a tutta altezza, ogni piano è inondato di luce. Ruff apprezza l'approccio ardito con i colori: «Di norma per gli edifici si predilige il colore bianco. Qui l'accurata scelta cromatica ha un effetto invitante e crea un senso di appartenenza.» Nel «transatlantico» le scale si allungano con slancio nell'atrio. Il parquet in una tonalità calda amplifica l'effetto invitante e sembra suggerire «calpestatemi!» prima ancora di posarci i piedi sopra. Per arrivare all'ascensore bisognerebbe girare l'angolo. Come architetto Sabina Hubacher vuole vani scale ampi e luminosi, e non lunghi corridoi stretti e bui: «Arrivare a casa, incontrare gli altri, sentirsi parte di una comunità», è a questo che servono le scale. Le persone devono sentirsi a casa già quando arrivano al portone d'ingresso dell'edificio, non solo quando raggiungono la



Si potrebbe quasi abitare in questo vano scale...



...con molta luce naturale, legno e lampade eleganti.



Panchine e gradini al parco giochi.



A pochi passi: il negozio di alimentari è sul posto.

soglia del proprio appartamento. Lo studio Haerle Hubacher utilizza spesso il legno per ingressi e scale: un materiale che conferisce lo status di zona giorno anche a un semplice vano scale. «Rispetto ai tradizionali pavimenti in cemento, la differenza di prezzo è minima, ma ne vale la pena perché l'effetto è spettacolare», spiega Hubacher.

Un altro dettaglio balza all'occhio: in alcuni condomini, nell'ingresso, accanto alle cassette postali o agli spazi per passeggini e carrozzine, si trovano spesso anche delle panchine. Sedersi un attimo a leggere la cartolina appena ricevuta da un'amica, allacciare le scarpe ai bambini, appoggiare la borsa della spesa o aspettare finché tutti sono finalmente pronti per uscire: una panchina vicino al portone d'ingresso racconta tante storie. E anche in questo caso il costo è irrisorio. Sabina Ruff ha un unico rammarico: che non si sia dato seguito a quest'idea. Nei piani superiori mancano le panchine che avrebbero reso più completo lo spazio esperienziale delle scale.

Il complesso residenziale di Reitmen mostra due cose: il movimento nella quotidianità necessita dell'attenzione di architetti, architetti paesaggisti e urbanisti. E le ricette generalmente sono semplici. L'importante è pensarci subito, già nella primissima fase di progettazione. ●

#### Materiale di lettura

##### Promozione Salute Svizzera

[www.gesundheitsfoerderung.ch](http://www.gesundheitsfoerderung.ch) → Programmi d'azione cantonali → Alimentazione e attività fisica nelle persone anziane → Temi principali → Ambiente favorevole al movimento

##### La strategia di politica sanitaria del Consiglio federale 2020-2030

[www.ufsp.admin.ch](http://www.ufsp.admin.ch) → Strategia e politica → Sanità2030

##### Alexander Erath, Michael A. B. van Eggermond, Jonas Bubenhofer: Fussverkehrspotenzial in Agglomerationen (Il potenziale della mobilità lenta negli agglomerati)

Progetto di ricerca SVI 2015/006 su incarico del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (Datec) e dell'Ufficio federale delle strade (Ustra).

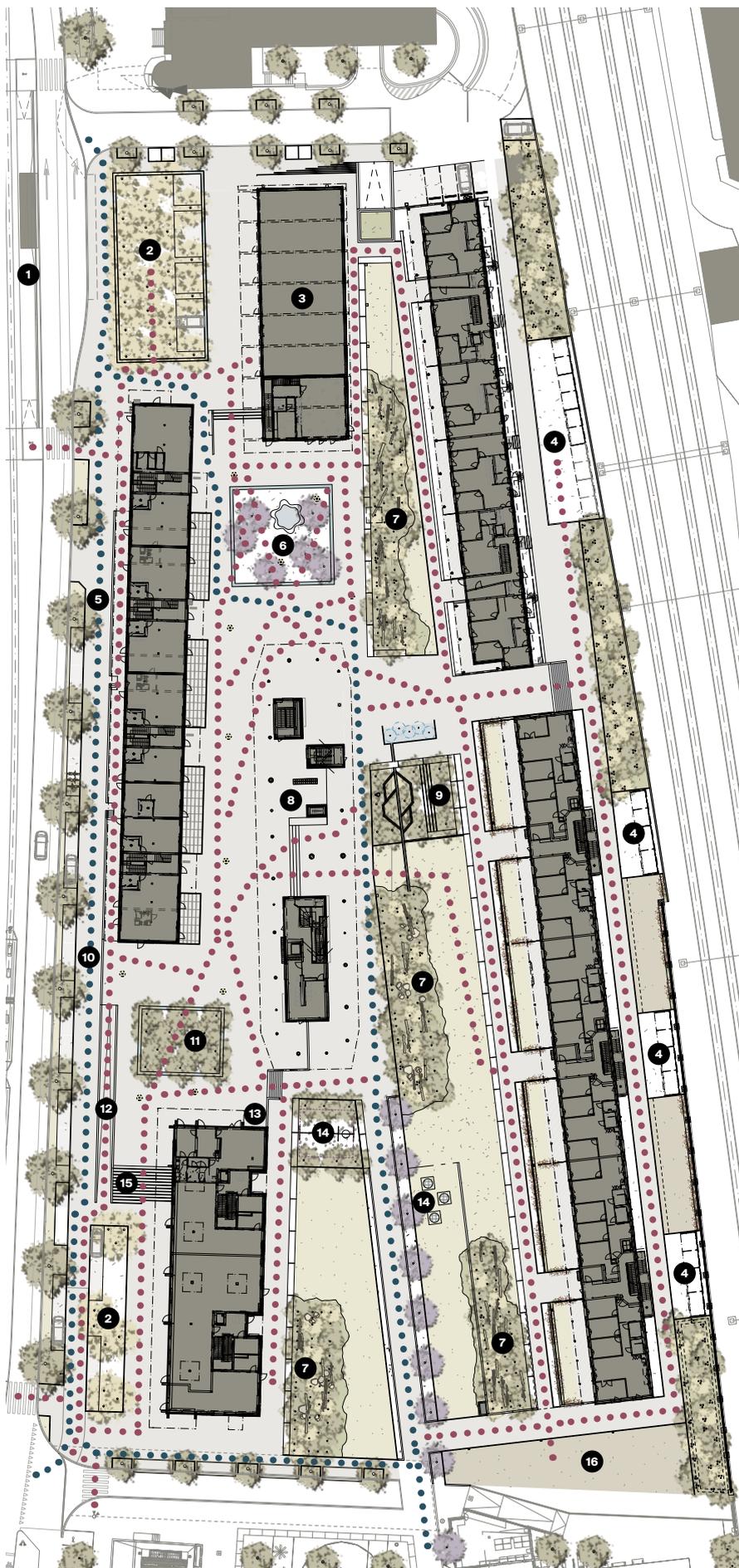
→

**Piano di situazione  
con percorsi**

- Percorsi pedonali
  - Percorsi ciclabili
  - 1 Fermata Limmattal-  
bahn (da fine 2022)
  - 2 Alberi, parcheggi  
per visitatori
  - 3 Negozio di alimentari
  - 4 Cicloparcheggi  
al coperto
  - 5 Arcata
  - 6 Piazza con fontana
  - 7 Frammento boschivo
  - 8 Colonnato
  - 9 Giochi d'acqua
  - 10 Strada di accesso  
separata
  - 11 Alberi
  - 12 Rampa
  - 13 Ufficio e officina  
custode
  - 14 Attrezzature da gioco
  - 15 Scalinata di grandi  
dimensioni
  - 16 Giardini per i locatari
- Elaborazione: Hochparterre



- Mappa di Schlieren**
- 1 Agglomerato di Reitmen
  - 2 Stazione di Schlieren
  - ◀ L'asse di mobilità lenta  
Parkallee



0 10 20m



## Osare nella progettazione

I sette chilometri all'incirca che mi separano dal mio posto di lavoro li percorro in bicicletta, praticamente con qualsiasi condizione meteo. Fa bene al corpo e allo spirito. La mattina, mentre pedalo, mi immagino la giornata di lavoro che mi attende. La sera mi vengono in mente nuove idee che non ne volevano sapere di uscire davanti allo schermo del computer. Sui tratti del percorso con infrastrutture pensate per gli amanti delle due ruote, le idee sgorgano meglio perché devo prestare meno attenzione al traffico circostante. La psicologia economica ci insegna che la «choice architecture» - il modo in cui ci vengono presentate le possibili scelte - influenza il nostro processo decisionale quotidiano. Nel concepire l'accesso a un edificio, ad esempio, è fondamentale ottimizzare la progettazione tenendo conto del mezzo di trasporto utilizzato dai futuri residenti. Un parcheggio per le biciclette subito accanto all'ingresso risparmia il giro in cantina o in garage, oltre a ricordare ogni giorno che la bici non è solo destinata al tempo libero, ma è perfetta anche per la vita quotidiana. Spesso manca il coraggio di osare con una progettazione che promuova l'attività fisica. Quando nei loro progetti architetti e committenti rimangono fortemente ancorati alle abitudini predominanti in materia di mobilità, diventano espressione di un sistema non sostenibile invece di contribuire a riconvertire uno spazio in un agglomerato con distanze brevi.

Alexander Erath è docente di trasporti e mobilità presso la Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale di MuttENZ.



## Lasciare spazio all'inatteso

Per me il movimento nella vita quotidiana significa uscire dal mio appartamento con la bici al mattino presto, scendere i settanta gradini di una scalinata dell'Ottocento - aperta, luminosa, imponente - e partire. Il vento tra i capelli, il piacere di guardare scorci di panorama tutto intorno e sfrecciare lungo le strade. Poi parcheggiare la bici in stazione e scendere gli infiniti gradini della stazione sotterranea. Anche questo è un modo per allenare forza, resistenza, stabilità ed equilibrio. Vorrei scale che non siano solo un sottoprodotto o un mezzo per raggiungere uno scopo, ma che invitino a una sosta, a un incontro, e che siano multifunzionali. Vorrei spazi che stimolino e si possano interpretare. Vorrei progetti urbani e architettonici che si possano sfruttare in maniera diversa, riallestire e riadattare alle mutate condizioni di vita. Vorrei che la pubblica amministrazione avesse il coraggio di discutere con investitori e architetti e di realizzare progetti dedicati alle persone. Vorrei gare di appalto che invitino a progettare spazi multifunzionali e che richiedano tante planimetrie diverse e appartamenti modulabili. Dovrebbero essere formulati in maniera tale da lasciare spazio all'inatteso. Dovrebbero dare ampio risalto al senso di appartenenza a una comunità, ai rapporti di buon vicinato e agli incontri. L'ambiente di vita e di lavoro non dovrebbe essere relegato in secondo piano. Gli architetti creano gli spazi, le persone li fanno vivere - e questo si traduce in salute. Sabina Ruff è docente ed esperta di sviluppo comunale, urbano e regionale.

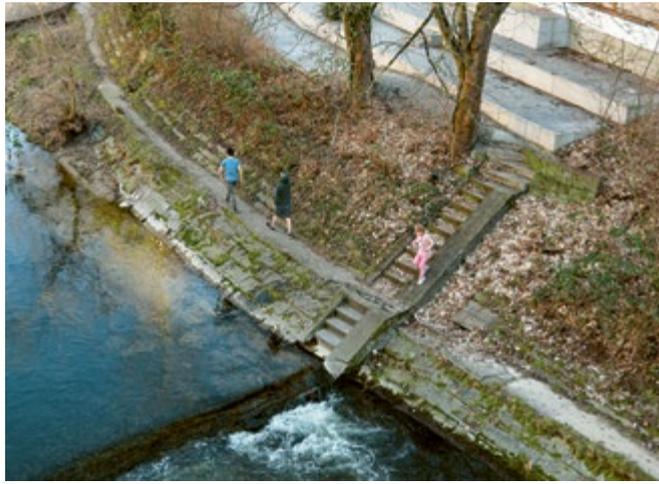
Le principali informazioni in breve

### Percorsi stimolanti

- La gente attira altra gente, gli incontri favoriscono il movimento.
- Uno spazio esterno stimolante è la migliore motivazione per fare movimento nel proprio ambiente: uno spazio possibilmente non chiuso, con un'elevata biodiversità, con infrastrutture pensate per un uso poliedrico e pochi parcheggi. Nell'agglomerato la qualità della natura e del paesaggio è fondamentale - anche per la protezione del clima.
- Spazi esterni ben progettati favoriscono l'attività fisica, il gioco e lo sport, per la gioia soprattutto dei bambini.
- Una rete viaria concepita secondo i dettami di una progettazione urbanistica coerente, fiancheggiata da alberi o spazi verdi, ampi marciapiedi, pianterreni vissuti - le ricette sono ben note.
- I percorsi devono sollecitare la curiosità e offrire un'esperienza coinvolgente, come la rampa che a Reitmen porta all'arcata o il colonnato sotto il «transatlantico».
- Carattere stimolante e carattere esplorativo: uno spazio residenziale deve essere aperto, flessibile e non finito quando le persone vi si trasferiscono.
- Creare «points of interest»: tanto più è attrattiva l'offerta nelle proprie vicinanze, tanto più spesso si preferisce sbrigare le proprie commissioni nel quartiere e tanto più volentieri ci si sposta a piedi o in bicicletta.
- Si sale più volentieri le scale se nel vano scale si respira l'atmosfera di un salotto.
- Le panchine all'ingresso dell'edificio e sui pianerottoli delle scale si prestano a molti usi diversi.



1



2



3



4

## Più movimento nella vita quotidiana

### 1 Allestire gli spazi esterni

Progetto: agglomerato di Friburgo, progetto modello 2014–2018

Nell'area circostante la scuola di Marly, i bambini hanno contribuito alla creazione di uno spazio pubblico. All'insegna dello slogan «Fribourg (ou)vert» sono state ristrutturate tre corti interne sulla Route de Villars di Friburgo, mentre alcuni spazi pubblici sono stati riqualificati nel quartiere di Schönberg. In vista del progetto, l'Agglomerazione di Friburgo aveva analizzato necessità e opportunità per migliorare gli spazi pubblici. La popolazione ha quindi potuto proporre dei luoghi concreti, contribuendo a progettarli nell'ambito di laboratori. Foto: Daniela Gaspoz-Fleiner

### 2 Su percorsi vecchi e nuovi

Progetto: Regio Frauenfeld, progetto modello 2020–2024

La pianificazione tende spesso a ignorare scorciatoie e sentieri, eppure i percorsi pedonali gradevoli e sicuri contribuiscono alla qualità di vita. Chi li conosce si sente

a casa. A Frauenfeld, Matzingen e Neunforn, tali percorsi saranno ora individuati, quelli vecchi riattivati e – laddove possibile – ne saranno creati di nuovi lontano dal traffico stradale. La popolazione contribuirà a realizzare il progetto con le sue conoscenze sugli antichi sentieri e tenendo conto delle esigenze attuali. L'obiettivo è quello di sviluppare una metodologia che possa essere applicata anche da altri comuni. Foto: Brigitte Fürer

### 3 Per amore delle scale

Progetto: gruppo progettuale Stägstadt, [www.staegestadt.ch](http://www.staegestadt.ch)

San Gallo conta circa 13 000 gradini. Il gruppo progettuale Stägstadt non li considera solo gradite scorciatoie, ma anche un emblema della città, attrezzature gratuite per il fitness e luoghi d'incontro preziosi. Nella giornata annuale dedicata alla città degli scalini, vengono organizzati giochi, spettacoli letterari e musicali, tutto sulle scale. L'impegno profuso ha meritato una menzione nell'ambito del premio per

la mobilità pedonale «Flâneur d'Or», nonché il premio per la categoria della creatività, conferito dalla Conferenza Internazionale del Lago di Costanza. Il libro «Treppenlandschaft St. Gallen» (Le scale di San Gallo) illustra le innumerevoli scalinate dal punto di vista storico e urbanistico. Foto: Klaus Stadler

### 4 Movimento davanti alla porta di casa

Progetto: Città di Yverdon-les-Bains, progetto modello 2020–2024

Un'oasi urbana a cinque minuti di distanza a piedi: è ciò che la città di Yverdon-les-Bains vuole offrire a tutti i suoi abitanti. È necessario creare nuovi spazi aperti, collegare e progettare meglio luoghi finora poco allettanti, affinché la gente possa fare movimento e rilassarsi davanti alla porta di casa. Oltre a promuovere la salute, l'obiettivo è quello di migliorare l'immagine di alcuni quartieri. Il progetto modello, inoltre, è volto a misurare quanto le persone guadagnino in salute grazie agli spazi verdi di prossimità. Foto: Zaniah



5



6



7



8

### 5 Migliorare le zone pedonali

Progetto: Mobilità pedonale Svizzera; Associazione svizzera animazione socio-culturale infanzia e gioventù; Città di Berna; Città di Zurigo; Scuola universitaria professionale di Berna; Atelier OLGa, Losanna, progetto modello 2020–2024. Le città di Berna e Zurigo hanno creato numerose zone d'incontro fissando il limite di velocità a 20 km/h all'ora; tuttavia è raro che la gente s'incontri su queste strade e piazze di quartiere, anche perché spesso quest'ultime sono concepite soprattutto per il traffico motorizzato. Per una migliore appropriazione degli spazi pubblici, il progetto combina ora la pianificazione del traffico, la progettazione e la sociocultura. L'approccio partecipativo è fondamentale: le azioni partecipative animano temporaneamente lo spazio stradale con elementi di arredo urbano, ad esempio mobili e piante. Un'esperienza che dovrebbe tradursi in un manuale. Foto: Guillaume Perret

### 6 Vedere ed essere visti

Progetto: Allemann Bauer Eigenmann architetti, Zurigo. Nella casa per anziani Heiligkreuz di San Gallo, l'atrio si apre su un cortile a lucernario che attraversa l'edificio, lasciando filtrare la luce del giorno fino al piano terra. Anche le ampie scale di cemento a vista attraversano il cortile. Numerose finestre offrono scorci panoramici dal cortile ai piani, ad esempio nella caffetteria. Il parapetto basso e lo spazio libero tra parapetto e corrimano consentono di vedere cosa sta succedendo anche a chi si riposa su una poltrona o è in attesa nell'atrio. Chi usa le scale vede ed è visto. Testo: Raya Badraun, Foto: Hannes Henz

### 7 Un corrimano per grandi e piccini

Progetto: Laboratorio di Ingegneria dello Sviluppo Schürch (LISS), Ponte Capriasca; Studioser, Zurigo; Comune di Castel San Pietro, progetto modello 2020–2024. È difficile invecchiare nei villaggi di montagna discosti del Canton Ticino.

Tuttavia, piccoli elementi di riqualifica degli spazi pubblici di Castel San Pietro in Val di Muggio dovrebbero facilitare le cose. Il progetto pilota mira a sostenere gli anziani a livello fisico, sociale e cognitivo, con la collocazione di panchine e la realizzazione di un corrimano per superare le vie più ripide e le scale della frazione. Un corrimano che unisce le generazioni, visto che i bambini potranno usarlo come pista per le biglie. La sua realizzazione è prevista per il 2022. LISS sta inoltre elaborando un progetto modello che esplora le opportunità digitali per mantenere i contatti e dunque la qualità di vita della popolazione anziana. Immagine: Studioser

### 8 Largo alla Via Verde

Progetto: La Via Verde, Canton Ginevra e Ferrovie federali svizzere FFS. Ginevra ha colto l'occasione e ha creato una Via Verde lungo la nuova linea ferroviaria Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), i cui binari sono perlopiù sotterranei. Un asse di spazio libero, sul quale le corsie

destinate alle piste ciclopedonali sono chiaramente e generosamente delimitate. La Via Verde rafforza la rete ecologica territoriale fornendo alle persone nuove opportunità per spostarsi in modo sano, veloce ed ecologico. Foto: Matthieu Gafsou

### Chiudere il cerchio

(senza illustrazione) Progetto: Promozione Salute Svizzera; Canton Zugo. L'Ufficio sport e promozione della salute e la Divisione sviluppo territoriale e mobilità del Canton Zugo hanno convenuto di coinvolgere dei professionisti della salute nelle principali procedure di pianificazione e per il rilascio dei permessi di costruzione. Il progetto riguarda strategie di sviluppo regionale, revisioni della pianificazione locale, progetti di pianificazione e costruzione di impianti sportivi o di luoghi di ricreazione locale. L'accordo è stato raggiunto nel corso di una tavola rotonda organizzata in maggio; ora è necessario acquisire le esperienze di cooperazione.













# Ogni passo conta

**Sappiamo da tempo che il lavoro sedentario nuoce alla salute. A Givisiez, gli elementi dell'architettura attiva spronano a eludere l'umana pigrizia.**

Testo: Gabriela Neuhaus, Foto: Yann Mingard

In realtà, lo sappiamo tutti. Lo sentiamo fin troppo spesso quando le gambe diventano pesanti o la schiena duole: stare seduti a lungo non è salutare e accorcia la vita. Alcuni studi dimostrano che la posizione seduta prolungata rallenta il metabolismo e aumenta il rischio di diabete e di malattie cardiovascolari, ma anche di obesità, cancro e malattie mentali. Il medico e ricercatore James A. Levine ha coniato il termine «sitting disease», cioè la malattia dello stare seduti, e ha definito lo stare seduti come «il nuovo fumo». I professionisti della salute, perciò, stanno cercando di promuovere il movimento sul posto di lavoro.

Irene Etzer-Hofer riassume così il suo compito: «Per agire la gente ha bisogno di essere motivata.» La Etzer-Hofer presiede il Servizio di gestione della salute aziendale presso l'Università di Scienze Applicate Zurigo (ZHAW) e, su incarico dell'Ufficio federale della sanità pubblica, ha esaminato l'impatto che l'offerta sportiva e di attività fisica in azienda ha sulla salute e la produttività dei collaboratori. In sintesi: le misure più efficaci sono quelle adottate sul posto di lavoro e durante l'orario lavorativo. I collaboratori, tuttavia, hanno esigenze e problemi diversi. Secondo i professionisti della salute, è importante analizzare la situazione caso per caso, valutando le diverse offerte. C'è chi opta per la ginnastica per la schiena durante l'orario di lavoro, mentre altri preferiscono sequenze di attività fisica regolari, da integrare nel processo di lavoro, ad esempio sotto forma di «walking meeting» (i cosiddetti «weeting»). La Suva raccomanda, come regola generale sul posto di lavoro: 60 % di lavoro in seduta dinamica, 30 % di lavoro in piedi e 10 % di spostamento mirato.

## **Gli interventi architettonici favoriscono il movimento**

L'ambiente costruito può contribuire a migliorare l'attività fisica: questo è quanto scrivono, nel loro articolo sul tema dell'architettura attiva, l'architetto friburghese Paolo Basso Ricci di RBRC architectes e il medico Bengt Kayser, professore presso l'Istituto di scienze dello sport dell'Università di Losanna. Se e in che misura il design architettonico influenzi la pratica dell'attività fisica è stato

studiato finora soprattutto nel mondo anglosassone. Su questo tema, la ricerca in Svizzera è ancora agli esordi. Paolo Basso Ricci ne è venuto a conoscenza discutendo con un amico medico e si è appassionato a questa tematica. Nel 2015, ha applicato i risultati della sua ricerca nel progetto per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'Istituto cantonale delle assicurazioni sociali (ICAS) di Givisiez, nel Canton Friburgo, vincendo il concorso. «Appena abbiamo saputo che il nostro ufficio poteva realizzare il progetto, ho spiegato al committente gli elementi dell'architettura attiva alla base del progetto», spiega Basso Ricci. I responsabili del ICAS hanno reagito positivamente e hanno fatto seguire il progetto dal punto di vista scientifico.

Con il sostegno dalla Direzione cantonale della sanità e in collaborazione con l'Università di Friburgo, l'obiettivo era quello di determinare se gli interventi a favore del movimento avessero prodotto l'effetto desiderato. Ancora prima della ristrutturazione, Monica Aceti, sociologa dell'Istituto del movimento e dello sport della facoltà di medicina dell'Università di Friburgo, ha intervistato in prima battuta i collaboratori del ICAS. «Ho chiesto loro di contare le ore che trascorrono seduti in un giorno: colazione, tragitti in macchina, lavoro in ufficio e la sera davanti alla tivù. Alcuni si sono resi conto che trascorrono in posizione seduta da 12 a 15 ore al giorno.» Grazie al sondaggio, Monica Aceti è riuscita a conoscere meglio i comportamenti e i desideri dei collaboratori. Un confronto dei dati prima e dopo la ristrutturazione dovrebbe mostrare se e in quale misura le misure adottate hanno un impatto sulla salute sul luogo di lavoro. Finora però non è stato possibile farlo, perché solo ora i collaboratori stanno lentamente tornando in ufficio dopo mesi di telelavoro.

## **Modificare il comportamento senza mezzi coercitivi**

Chi nel tempo libero fa poco movimento e non pratica molto sport, può guadagnare in salute anche solo prendendo le scale invece dell'ascensore. Le scale hanno quindi un ruolo fondamentale nel nuovo edificio del ICAS: gli architetti le hanno destinate non solo al normale uso quotidiano,



Le scale dell'edificio adibito a uffici di Givisiez sono sobrie e sembrano uguali a tutte le altre scale. La loro costruzione è invece il frutto di molte riflessioni sul movimento nella quotidianità lavorativa.

**Ristrutturazione e ampliamento dell'Istituto cantonale delle assicurazioni sociali, 2020**

Impasse de la Colline 1, Givisiez FR  
 Committente: Istituto cantonale delle assicurazioni sociali di Friburgo  
 Architettura: RBRC, Friburgo  
 Direzione lavori: Chappuis, Friburgo  
 Ingegneri civili: Gex & Dorthe, Bulle  
 Architettura paesaggistica: MG associés, Vuissens  
 Arte e costruzione: Véronique Chuard, Friburgo  
 Costi della costruzione (CCC 1-9): 25 mio. di franchi

bensi anche alla funzione di via di fuga, ciò che ha consentito, con un costo aggiuntivo limitato, di proteggere la tromba delle scale con una vetrata ignifuga. In questo modo le scale sono visibili dai corridoi. Inoltre, quando le porte che danno accesso alla tromba delle scale sono aperte, nascondono la vista degli ascensori. Due elementi che portano inconsciamente all'uso delle scale. «Si tratta di strutture, che modificano il comportamento senza mezzi coercitivi, sono produttive e preziose», sottolinea Monica Aceti. E l'architetto Paolo Basso Ricci consiglia ai suoi colleghi: «Niente più scuse: per favorire il movimento, prevedete in ogni edificio tutte le scale che potete, comprese quelle di fuga!»

Le nicchie inserite nei corridoi inondati di luce naturale invitano a pause e incontri spontanei. La caffetteria per i 250 collaboratori si trova al piano terra: chi vuole un caffè, deve scendere. «Fotocopiatrici, stampanti e servizi igienici sono centralizzati in ogni piano, così le persone sono costrette ad alzarsi regolarmente», dichiara Paolo Basso Ricci. Ci sono le docce per chi viene a lavorare in bicicletta o fa jogging in pausa pranzo. «L'architettura attiva applica il concetto di mobilità attiva negli spazi pubblici», spiega Basso Ricci. Nonostante sia auspicabile che le persone si rechino in ufficio a piedi, anche per motivi ambientali, non sono praticamente state espresse osservazioni esterne su progettazione e miglioramento dei percorsi ciclopedonali, ad esempio dalle autorità di Friburgo. Da parte sua, Paolo Basso Ricci è riuscito a integrare nel progetto di architettura attiva la ristrutturazione dello spazio circostante, estendendola addirittura a parte dello spazio pubblico. Se prima l'edificio si trovava nel bel mezzo di un parcheggio inospitale, ora è al centro di un parco: in futuro gli alberi forniranno ombra e lo spazio libero guadagnato sarà utilizzato non solo dai collaboratori del ICAS, ma anche da quelli delle aziende circostanti e dai residenti. Mentre un tempo era necessario superare un incrocio pericoloso per accedere all'edificio, ora pedoni e ciclisti lo raggiungono su percorsi piacevoli e sicuri. Il numero di parcheggi in superficie è stato quasi dimezzato, passando da 130 a 70, mentre ora sono disponibili cicloparcheggi al coperto.

**Piccole misure dal potenziale enorme**

Un vano scale invitante, la macchina del caffè al pianterreno, un parco intorno all'edificio: non si tratta certo di idee rivoluzionarie. Tuttavia lo specialista in scienze dello sport Bengt Kayser sottolinea il raro approccio di tipo olistico con cui l'architettura attiva è stata realizzata a Givisiez. Anche se le misure sembrano ovvie, nel settore edile sono ben lungi dall'esserlo. I committenti sono titubanti, perché la realizzazione attrattiva e generosa di un progetto costa un po' di più e coinvolge superfici che non potranno mai essere né affittate, né vendute. Eppure un'invitante vano scale potrebbe tradursi in un affitto più alto, a maggior ragione oggi che si invoca la promozione della salute. Proprio i committenti di edifici pubblici potrebbero argomentare che questi spazi di circolazione aggiuntivi ripaiano sul lungo periodo, poiché frenano la sedentarietà, riducendo così i costi sanitari. Poiché senza incentivi il problema non si risolve, sarebbe auspicabile l'introduzione di un label, di criteri per i concorsi e di raccomandazioni della SIA volti a promuovere l'architettura dinamica.

Anche Monica Aceti auspica che nell'architettura si tenga maggiormente conto della prevenzione delle malattie croniche. «Anche se non è stato ancora possibile raccogliere dati a Givisiez, si può presumere che esista una relazione tra attività fisica, prestazioni lavorative e benessere», sostiene con convinzione. «Chi si muove si sente meglio. Questo influisce sulla qualità di vita e sulla produttività. Anche se le singole misure costruttive sembrano essere gocce nell'oceano, il loro potenziale è enorme.» ●

**Materiale di lettura**

**Schede tematiche della Suva sull'ergonomia sul posto di lavoro**  
[www.suva.ch](http://www.suva.ch) → Prevenzione  
 → Temi sostanziali → Sovraccarico biomeccanico → Materiale  
 → Schede tematiche / factsheet

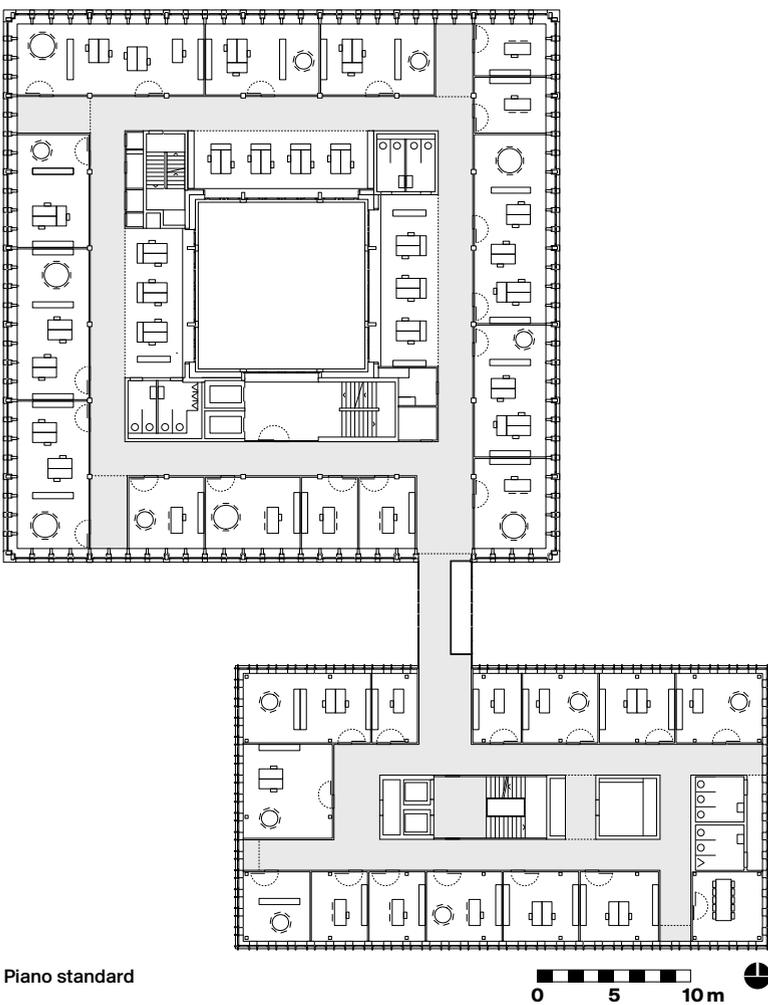
→



Grazie alle pareti vetrate, le scale ben illuminate sono sempre visibili.



Basta aprire la porta della tromba delle scale per nascondere la vista dell'ascensore.



Piano standard



L'accesso passa attraverso un piccolo parco nuovo.



Un corridoio inondato di luce.



## Uno sforzo a tutto campo

Ogni essere umano è il risultato dell'interazione tra il genoma - ovvero il suo patrimonio genetico - e l'ambiente in cui vive. Dobbiamo sempre tenerlo a mente. Noi non possiamo influire sui fattori biologici, ma solo su quelli ambientali. Sia lo spazio pubblico che la struttura interna degli edifici in cui viviamo e lavoriamo incidono sul nostro benessere e sulla nostra salute. Utilizzando «Heat», lo strumento di valutazione economica della salute sviluppato dall'OMS, siamo riusciti a dimostrare che promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta in una città come Losanna genera un risparmio sui costi della salute da tre a quattro volte superiore agli investimenti necessari per gli adeguamenti strutturali. Per adattare al meglio l'ambiente costruito alle nostre esigenze fisiche, i rappresentanti dei settori della pianificazione urbana e della mobilità, dell'architettura, della medicina e della salute devono guardare al di là del proprio orticello e collaborare maggiormente. In comuni e cantoni, gli scambi tra il settore edile e quello sanitario sono spesso limitati. Questo è dovuto anche al fatto che possono volerci fino a dieci anni prima che i risultati economici di una misura siano visibili. Tuttavia, sia a livello di insegnamento che di pratica è indispensabile una maggiore sensibilizzazione sul tema. All'inizio del 20° secolo, gli specialisti si sono riuniti nel movimento igienista per lottare contro malattie trasmissibili come la tubercolosi e il colera grazie alle misure edilizie. Oggi serve uno sforzo comune per allestire degli spazi esterni che prevengano le malattie non trasmissibili quali il diabete o l'obesità. Bengt Kayser è professore presso l'Istituto di scienze dello sport dell'Università di Losanna. L'Istituto è membro di Hepa Europe, una rete di esperti per la promozione dell'attività fisica che opera in stretta collaborazione con l'OMS.

### Le principali informazioni in breve

## Alzarsi in piedi

- Le misure adottate direttamente sul posto di lavoro e durante le ore lavorative sono le più efficaci per aumentare il movimento nella quotidianità.
- La regola d'oro nella quotidianità lavorativa secondo la Suva: 60% di lavoro in seduta dinamica, 30% di lavoro in piedi e 10% di spostamento mirato.
- Chi fa poco movimento e non pratica molto sport nel tempo libero può fare qualcosa per la propria salute anche solo salendo le scale. Dunque è meglio mostrare alla gente le scale invece dell'ascensore.
- Progettare corridoi ben illuminati con nicchie per socializzare e scambiarsi le idee.
- Creare spazi esterni attrattivi che invitano la gente ad alzarsi per fare una pausa.
- Distribuire le utilizzazioni all'interno dell'edificio, in special modo la caffetteria, il frigorifero, la macchina del caffè. Non si può andare a prendere un caffè per e-mail.
- Creare accessi invitanti e sicuri per i dipendenti che vengono in ufficio a piedi o in bicicletta.
- Ridurre notevolmente i parcheggi per le auto e rinunciare ai parcheggi sotterranei, dando invece la priorità ai parcheggi per le biciclette.
- Sul lungo termine gli spazi di circolazione aggiuntivi ripagano: aiutano a prevenire la sedentarietà, riducendo così i costi della salute.
- Sarebbe auspicabile l'introduzione di un label, di criteri per i concorsi e di raccomandazioni della SIA per promuovere l'architettura dinamica.

# Due bellezze diverse

**Le scale del Toni-Areal di Zurigo e quelle della FHNW di Muttenz sono ubicate nel cuore degli edifici: una è molto utilizzata, l'altra per nulla. E questo per motivi architettonici.**

Testo: Raya Badraun

Chi entra nella Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale (FHNW) di Muttenz non può fare a meno di guardare in alto: un'imponente sequela di scale che si incrociano salendo conferiscono all'atrio un aspetto quasi sacro. Dal piano terra le scale collegano aule e sale per seminari per poi terminare al terzo piano, il piano nobile inondato di luce che ospita la biblioteca pubblica. Sopra il piano nobile, i locali dei singoli istituti si impilano attorno a due cortili a lucernario. «Le scale hanno lo scopo di rendere l'atrio accessibile e vivibile, non le abbiamo fatte per arrivare in cima il più velocemente possibile» spiega André Schmid di Pool Architekten. Durante la fase di progettazione aveva immaginato che studenti, docenti e ospiti si sarebbero incontrati e soffermati nelle gallerie e sulle scale.

Ma tali speranze non si sono avverate. «Oltre all'estetica, una scala deve anche promuovere la socializzazione, l'ambiente e la salute», sostiene Carlo Fabian, direttore dell'Istituto per il lavoro sociale e la salute della Scuola universitaria per il lavoro sociale FHNW. «Si tratta di un'opportunità mancata, secondo me, perché l'attenzione era troppo focalizzata sul design.» Le scale, infatti, nei due anni successivi all'apertura sono state poco utilizzate, come ha osservato il direttore stesso. Nonostante i tempi di attesa, molti scelgono l'ascensore. «Mi piace usare le scale», dichiara Christina Schumacher, docente di scienze sociali presso l'Istituto di architettura, «ma a differenza delle scale delle torri laterali, che sono più corte e funzionano perfettamente come scorciatoie, quelle dell'atrio centrale mi disorientano.»

## **È la prima impressione che conta**

Molto diversa è la situazione nel Toni-Areal di Zurigo, l'edificio principale della Scuola universitaria d'arte di Zurigo (ZHdK), progettato da EM2N Architekten. Nell'ex fabbrica di yogurt sono state create strade, stradine e piazze, simili a quelle di quartiere. «La scala cascata, principale via d'accesso alla Scuola universitaria, attraversa

l'edificio come un viale», spiega l'architetto Christof Zollinger. La scala invita naturalmente le persone a salire dall'atrio ai piani superiori. Come ci riesce? E perché non succede lo stesso con le scale scultoree di Muttenz?

La prima impressione, la prima esperienza sono decisive. Ci si abitua a un comportamento, che poi è difficile cambiare. «Se possiamo, preferiamo raggiungere i nostri obiettivi con il minor sforzo», dichiara Julia Schmid, specialista in scienze dello sport presso l'Università di Berna. Se le scale e l'ascensore hanno la stessa attrattiva, la maggior parte di noi sceglierà l'ascensore. Le scale dovrebbero quindi essere visibili e invitanti e, nella sequenza dei locali, dovrebbero venire prima dell'ascensore. Ad esempio, l'accesso alla scala a cascata del Toni-Areal si trova al centro dell'atrio. Dall'atrio attraversa in modo rettilineo l'edificio e termina nella sala concerti dell'ultimo piano. La scala collega tutte le stanze importanti e, grazie alla sua posizione prominente, consente di orientarsi tra i due cortili interni, anche se la struttura della scalinata non si vede mai per intero. I colori nero, bianco e grigio conferiscono sobrietà, mentre i materiali chiari trasmettono un piacevole senso di leggerezza. «Volevamo creare degli spazi accessibili», afferma Christof Zollinger. A proposito: sarà difficile trovare gli ascensori nell'atrio monumentale, grande quanto una palestra. Sono stati collocati ai margini e destinati soprattutto alle persone in sedia a rotelle e al trasporto merci.

## **Diverso dal solito**

Anche la scala scultorea di Muttenz appare leggera, nonostante le sue pesanti casseforme in calcestruzzo. Una linea di luci sotto il corrimano illumina gli scalini prefabbricati in terrazzo alla veneziana di colore chiaro: questo rende la pendenza più visibile, aumentando la sicurezza. Guardando dall'atrio verso l'alto, la luce brilla tra i gradini. Ma a causa della loro disposizione, le scale non vengono utilizzate in modo intuitivo. «Devi dapprima ca-



Le scale dell'atrio nel Campus della FHNW di MuttENZ.  
Foto: Ursula Sprecher



L'inizio della scala a cascata del Toni-Areal di Zurigo.  
Foto: Filip Dujardin

pire qual è la scala che ti porterà a destinazione», afferma Christina Schumacher. Nell'atrio inoltre ci sono ben dodici ascensori, tre per ogni direzione: sono necessari per un grattacielo di 13 piani. «Non volevamo penalizzare nessuno piazzando gli ascensori lontano e nascosti», spiega l'architetto André Schmid.

Christina Schumacher e Carlo Fabian, inoltre, vedono un problema nel rapporto tra l'altezza e la profondità dei gradini vedi «Il rapporto ergonomico ideale»: le scale sono scomode, la pendenza troppo piatta e i passi troppo lunghi. È difficile avanzare. Lo spazio tra i parapetti, poi, sembra troppo angusto per potersi soffermare. Gli studenti intervistati confermano quest'impressione. Julia Schmid, specialista in scienze dello sport, commenta in merito: «Consideriamo spesso piacevoli quei movimenti abitudinari che facciamo in automatico. Se gli scalini sono diversi da quelli a cui siamo abituati - più bassi, più lunghi o più alti - è sgradevole, perché usciamo dallo schema di movimento consolidato. E non ripetiamo ciò che non ci piace.»

#### Fermate intermedie e punti d'incontro

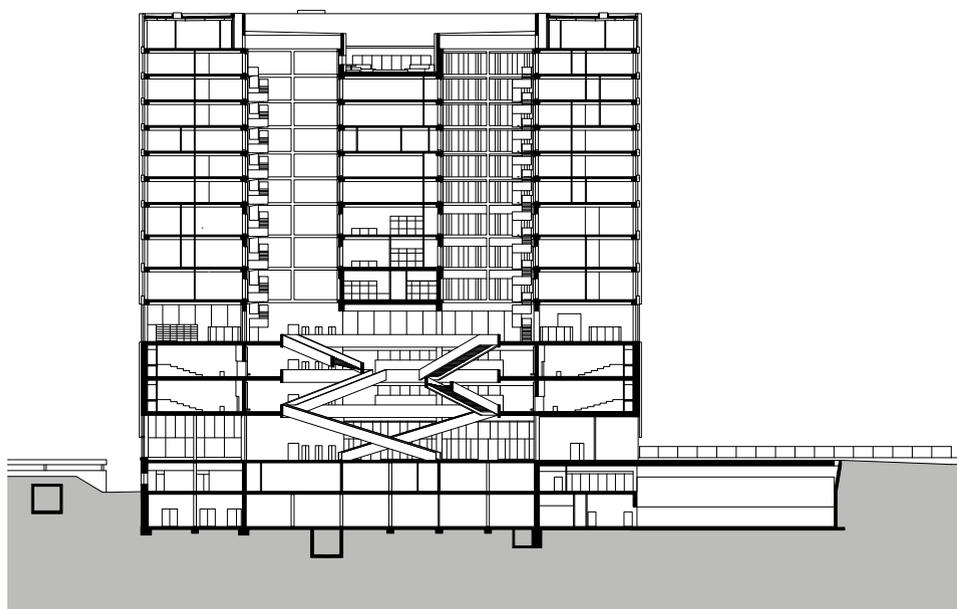
I gradini allungati di MuttENZ si traducono in lunghe scalinate; ci sono ben 59 scalini per accedere al primo piano. Gli architetti hanno deciso di non usare un pianerottolo intermedio, come richiesto dalle norme edilizie dopo 18 scalini. Per ottenere un'approvazione eccezionale hanno motivato, in un dossier di 35 pagine, perché in questo caso i pianerottoli non erano necessari. Gli studi hanno dimostrato che la maggior parte delle cadute avviene durante i cambiamenti di ritmo. Una pendenza lieve, inoltre, riduce notevolmente il rischio di lesioni in caso di caduta. Un pianerottolo, tuttavia, avrebbe aiutato Christina Schumacher a fare una pausa e a ritrovare il ritmo, soprattutto se avesse fatto gli scalini a due a due. Anche Julia Schmid vede dei vantaggi nei pianerottoli: «Chi non è molto attivo a volte non si fida a salire e scendere le scale. Una buona progettazione inviterebbe queste persone a

fare una fermata intermedia, rendendo tale sfida accettabile.» Se il pianerottolo disponesse inoltre di sedie e panchine, il luogo di fermata intermedia potrebbe diventare addirittura un punto di ritrovo. Le scale devono inoltre essere larghe a sufficienza: «Se sono strette, alcuni hanno timore di trattenere o bloccare gli altri se si fermano per fare una pausa», dichiara Schmid.

La scala a cascata del Toni-Areal si avvale invece di pianerottoli grandi e piccoli che lo suddividono in sezioni. Ogni rampa di scale dispone di un pianerottolo intermedio; i pianerottoli formano delle piattaforme che vengono utilizzate anche come aree di pausa. Al centro della scala a cascata c'è un'ampia area destinata a eventi ed esposizioni, da cui si diparte una tribuna a gradini in legno scuro, utilizzata anche per sedersi durante le conferenze. I due cortili interni offrono luce naturale e una bella vista: dalle scale si può guardare il sole e anche i ballerini che si esercitano nella sala del balletto. Tutto è possibile, sull'ampia scala a cascata. ●

#### Il rapporto ergonomico ideale

Ci sono varie formule per calcolare la pendenza ideale delle scale, ad es. la formula di misura del passo: due volte l'alzata (a) più una volta la profondità della pedata (p), e cioè  $(2 \times a + p) = \text{tra } 59 \text{ e } 65$ . Il margine tuttavia è ampio: la scala dell'atrio di MuttENZ ha un rapporto di 12:39 cm; quella del Toni-Areal ha un rapporto di 17,5:28 cm. La formula attesta che la dimensione di entrambe le scale è buona (63). La formula di comodità è la seguente: pedata (p) meno alzata (a), cioè  $(p - a) = 12$ . Con 27, la scala dell'atrio di MuttENZ è lontana da tale valore, mentre con 10,5 la scala a cascata di Zurigo si avvicina molto di più al valore ideale. →



Sezione trasversale del Campus di Muttenz con le scale  
piane dell'atrio che arrivano fino al terzo piano.

0 10 20 m

**Nuovo edificio Campus Scuola uni-  
versitaria professionale della Svizzera  
nordoccidentale (FHNW), 2018**

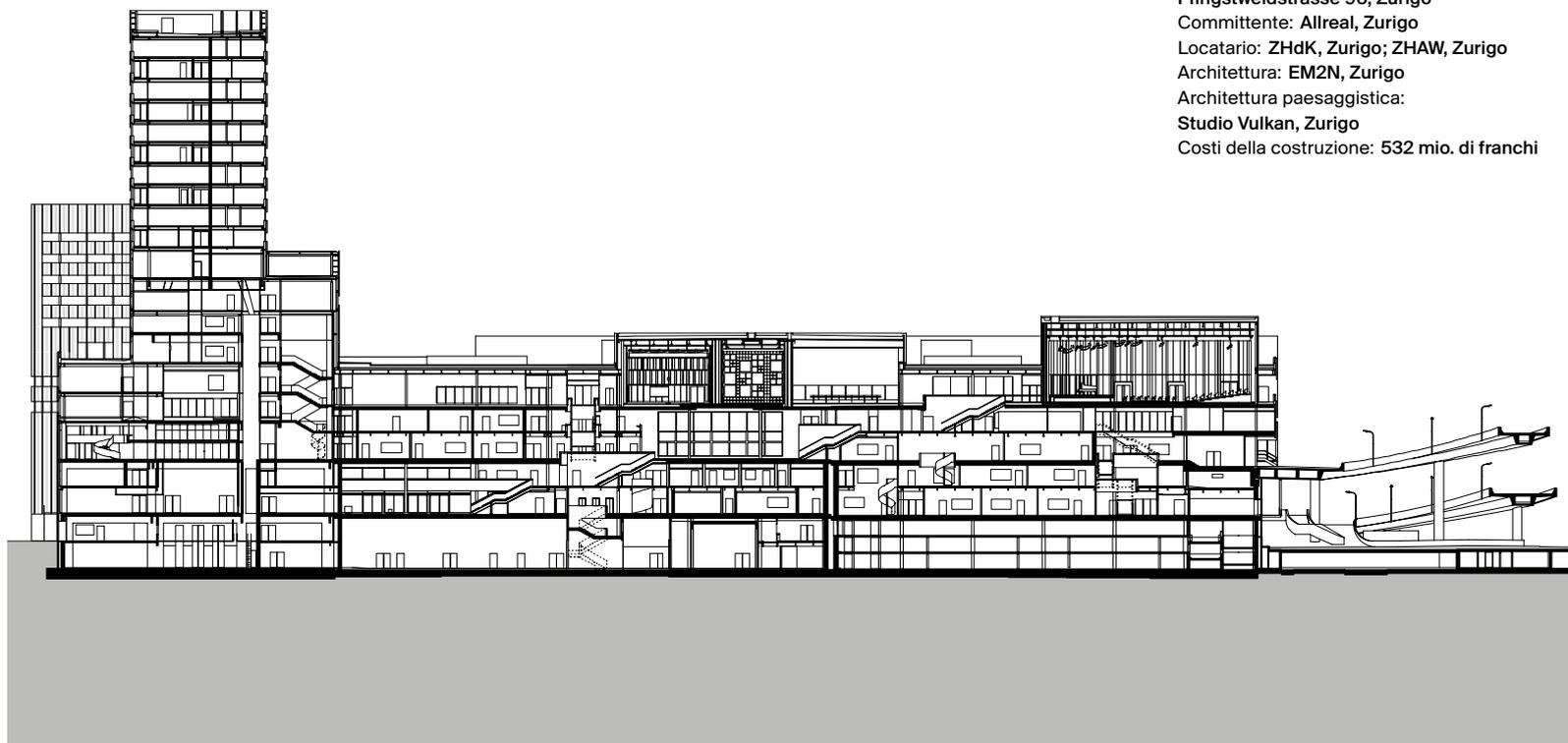
Hofackerstrasse 30, Muttenz BL  
Committente: Ufficio delle costruzioni del  
Canton Basilea Campagna; Scuola  
universitaria professionale della Svizzera  
nordoccidentale

Architettura: Pool, Zurigo

Architettura paesaggistica:

Studio Vulkan, Zurigo

Costi totali (interventi di base e ad opera  
dei locatari): 355,4 mio. di franchi



Sezione trasversale del Toni-Areal e delle varie sezioni  
della scala a cascata.

0 10 20 m

**Toni-Areal, Scuola universitaria d'arte  
di Zurigo (ZHdK), 2014**

Pfingstweidstrasse 96, Zurigo

Committente: Allreal, Zurigo

Locatario: ZHdK, Zurigo; ZHAW, Zurigo

Architettura: EM2N, Zurigo

Architettura paesaggistica:

Studio Vulkan, Zurigo

Costi della costruzione: 532 mio. di franchi



## Costruzioni invitanti e senza ostacoli

Strutture abitative ben progettate con le rispettive reti di percorsi ciclopedonali, buoni collegamenti ai trasporti pubblici, distanze brevi per lo svolgimento delle attività quotidiane. Un ambiente abitativo e lavorativo attrattivo, dotato di aree ricreative facilmente accessibili. Grazie a queste risorse edilizie e ambientali è possibile stimolare le persone a fare più movimento. Si preven- gono malattie quali il cancro, le malattie cardiovascolari, il mal di schiena, il diabete e la depressione. Il principio è sempre lo stesso. Sono gli stessi strumenti usati per promuovere lo sport, i contatti sociali, gli spostamenti a piedi e in bicicletta, efficienti dal punto di vista energetico e rispettosi del clima, a tutto vantaggio della biodiversità. Una pianificazione comune tra architetti, architetti paesaggisti, pianificatori territoriali e persone specializzate nella promozione della salute e dell'attività fisica può portare a soluzioni olistiche. Questo approccio interdisciplinare è condiviso, ad esempio, dai promotori dei progetti che la Confederazione sostiene nell'ambito del programma «Progetti modello Svi-

luppo sostenibile del territorio». Sarebbe auspicabile che architetti, architetti paesaggisti e pianificatori territoriali includessero nei loro progetti la promozione del movimento. Se anche essi girassero a piedi o in bicicletta, non solo ne gioverebbe la loro salute, ma capirebbero con quali sfide deve confrontarsi chi si sposta in questo modo: il percorso ciclabile per andare in ufficio è sicuro, ininterrotto e attrattivo? Posso parcheggiare la bici vicino e all'asciutto? Quali sono gli ostacoli (recinzioni ecc.) che richiedono una deviazione dal sentiero che mi porta all'area ricreativa più vicina? Quali sono gli elementi di progettazione che mi invogliano a fare più movimento all'interno e intorno all'edificio? Nella quotidianità, le decisioni pro o contro il movimento vengono prese in modo intuitivo e rapido. L'ambiente perciò dev'essere il più invitante possibile e privo di ostacoli. Gradirei un tipo di costruzione e un allestimento dello spazio che rendessero il movimento semplice e automatico. Make the healthy choice the easy choice!

Nicole Ruch è collaboratrice scientifica nella sezione Promozione della salute e prevenzione presso l'Ufficio federale della sanità pubblica.

### Le principali informazioni in breve

## Visibile e abituale

- Oltre all'estetica, una scala deve anche promuovere la socializzazione, l'ambiente e la salute.
- Se la posizione delle scale è più in evidenza rispetto a quella degli ascensori e delle scale mobili, sarà più facile sceglierle.
- La destinazione conta: le scale dovrebbero portare direttamente alle stanze più importanti.
- L'occhio anticipa il movimento: la scala dev'essere visibile e ben illuminata; si dovrebbe intuire quale percorso offre.
- Le giuste proporzioni rendono il movimento più fluido: il rapporto ergonomico migliore di una scala è quello abituale; è importante che sia larga a sufficienza da consentire l'incrocio.
- I pianerottoli invitano a soffermarsi e, con un po' di immaginazione, possono servire anche per altri usi.
- Salire le scale allena la respirazione, i muscoli dei glutei, dei polpacci e delle cosce, fa bene al cuore, aumenta la resistenza, migliora il metabolismo, aumenta la concentrazione, abbassa la pressione sanguigna e i livelli di colesterolo - e rende felici. Ogni gradino allunga la vita di tre o quattro secondi.







## Dai, muoviamoci!

La qualità dell'ambiente è strettamente legata al modo in cui ci muoviamo e alla frequenza dei nostri spostamenti quotidiani. Un aspetto, trascurato da progettisti e costruttori, che ha conseguenze sulla salute: soffriamo di sedentarietà. Il presente quaderno tematico fornisce maggiori informazioni su queste correlazioni e sugli spazi che offrono libertà di movimento: ad esempio l'architettura attiva di un edificio adibito a uffici, la gradevole scala multifunzionale di una scuola universitaria d'arte, l'invitante spazio esterno di un complesso residenziale. La natura e il paesaggio motivano tantissimo le persone a muoversi; ma non dimentichiamo la buona compagnia: anche gli incontri con gli altri incentivano il movimento. [www.ufsp.admin.ch](http://www.ufsp.admin.ch)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'interno DFI  
Ufficio federale della sanità pubblica UFSP