

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

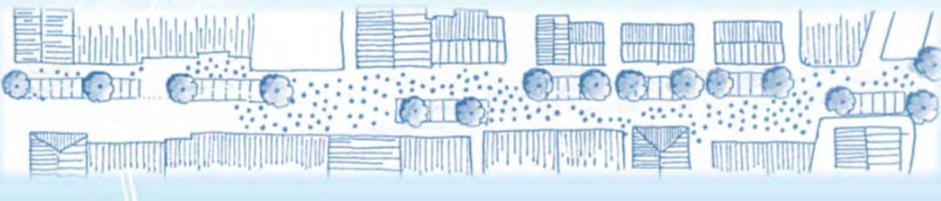


Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PARTE I

Stato dell'arte della mobilità nelle città italiane



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

TROPPE AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE



36 MILIONI  = **17%** DELLE AUTO CIRCOLANTI
IN EUROPA

65		ogni	100		in	ITALIA
70		ogni	100		a	ROMA
58		ogni	100		a	MILANO
29		ogni	100		a	BERLINO
25		ogni	100		a	PARIGI, AMSTERDAM
31		ogni	100		a	LONDRA
35		ogni	100		a	MONACO

Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

CONSEGUENZE...

...INVASIONE TOTALE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO







Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...






Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Paesi Bassi

Il modo migliore per convincere la gente a non usare la macchina è ridurre i parcheggi

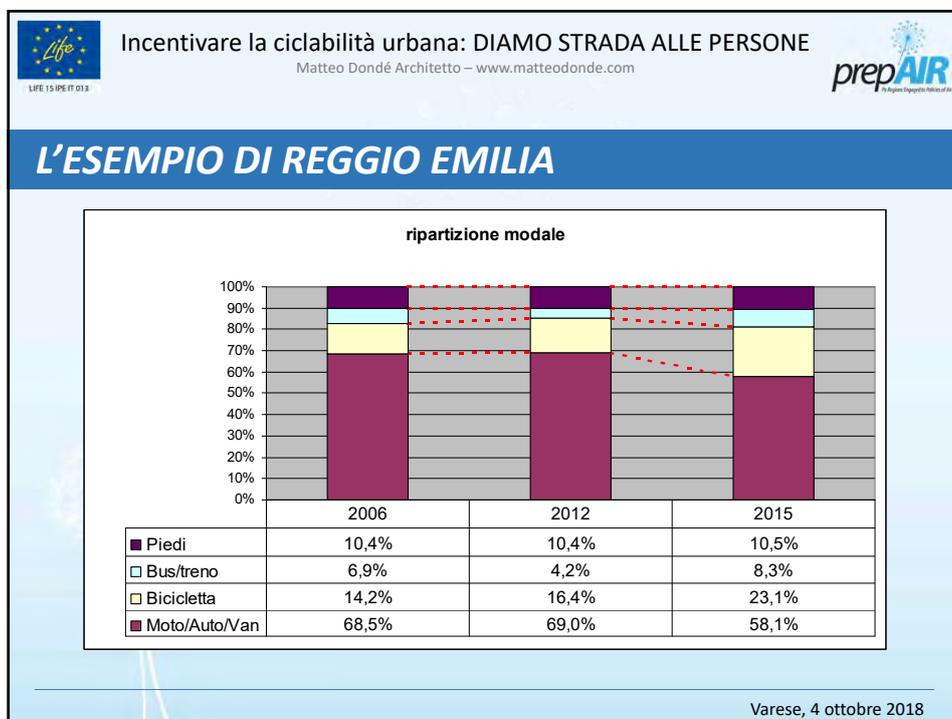
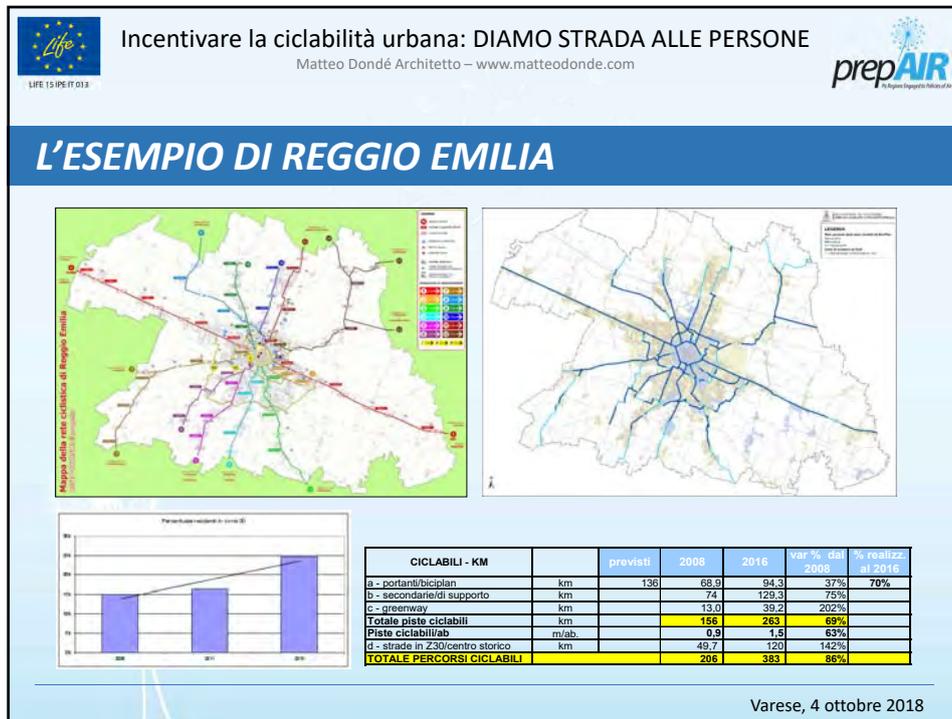
A Groningen (Olanda, 190mila abitanti) il 50% degli spostamenti avviene in bicicletta. A partire dagli anni 70 l'amministrazione ha realizzato un serie di progetti che hanno scoraggiato l'uso dell'auto a favore della bicicletta. **Il risultato è che oggi ci sono 75mila auto e 300mila biciclette.**

«Le aziende devono incoraggiare i loro dipendenti a non usare la macchina e ci sono vari modi per farlo: possono mettere dei parcheggi coperti per bici, delle docce oppure degli armadietti. Alcune offrono abbonamenti al trasporto pubblico o dei bonus per chi non usa l'auto. **L'ideale però è rendere difficile parcheggiare»**

Prof. Greg J. Ashworth, dell'Università di Groningen

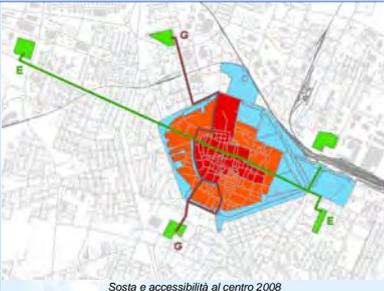



Varese, 4 ottobre 2018

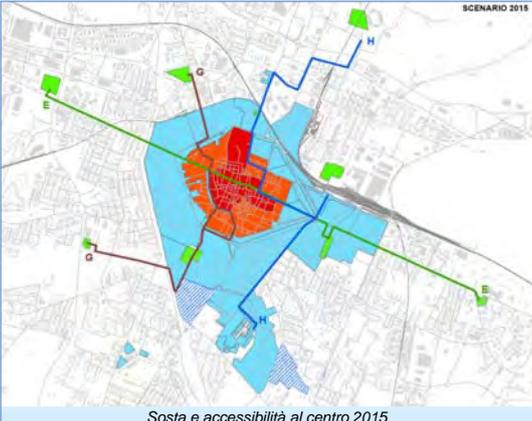


 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI REGGIO EMILIA



Sosta e accessibilità al centro 2008



SCENARIO 2015
Sosta e accessibilità al centro 2015

Sosta : espansione dell'area regolamentata e parcheggi scambiatori

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

CONSEGUENZE...

...CROLLO DELLA QUALITA' DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

MENTRE ALTROVE...



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

CONSEGUENZE...

...PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU STRETTI E INACCESSIBILI



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

 1,50 m

 0,70 – 1,00 m

 1,50 bis 2,50 m

 1,50 – 2,00 m

 2,50 bis 5,00 m

 2,50 – 3,50 m

 5,00 m und mehr

 4,00 m und mehr



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

CONSEQUENZE...

...PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Doné Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

Anne Hidalgo : « Ma bataille n'est pas contre la voiture, mais contre la pollution »

Dans un entretien au « Monde », la maire de Paris défend sa politique de restriction de la place de la voiture pour « ne pas laisser un scandale sanitaire se développer ».

LE MONDE | 23.01.2018 à 06h42 • Mis à jour le 23.01.2018 à 11h11 |
Propos recueillis par Stéphane Mandard

Abonnez-vous à partir de 1 €



Sadiq Khan: Ban cars from roads near schools to stop kids breathing toxic air

News | London
TOM POWELL, Saturday 11 March 2017 10:38 | 52 comments



Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Doné Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

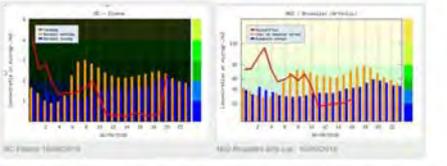


80 % decrease in black carbon on Brussels car-free day

By Filippe Kiekens | 23 Nov 2017

For one day in 2017 the Brussels Capital Region is turning an asphalted boulevard – or to formulate it in a more appropriate way: For one day a year: the roadsides of the Brussels Capital Region into a vibrant, sun-bathed urban area.

Cars in Brussels were banned gradually between 9 am and 7 pm. The AQI graph below indicates the levels of black carbon on a normal week day (green), on a normal Sunday (blue) and the last one indicates yesterday's concentration during car-free day. Almost immediately after 9 am, when the car ban takes effect, the concentration of black carbon decreases to about 1/8 of a normal Sunday. After 7 pm, when cars return, the concentration returns almost immediately to normal levels. For AQI, the other main air pollutant caused by cars, the improvement is also significant and dramatic. AQI concentration dropped by about 26 % compared to a normal Sunday. Many people also posted on social media pictures of the tens of thousands of thousands people walking, cycling and playing on the streets of Brussels – a true democratization of the public space!



Following yet another success of the Brussels car-free day, L&L were checked at priority to introduce car-free days from 2018. While EOP welcomed such a move, the real challenge is how to decrease car use and motorist traffic mobility every single day, particularly on work days. This is a task that needs to be addressed by all authorities, from local to European.

Earlier this year, the European Commission started today infringement proceedings against France, Germany, Hungary, Italy, Slovakia and the United Kingdom for violating EU air quality rules. It will address to these Member States, EOP called for following measures:

- Set up a National Cycle Investment Fund: it shall be equipped with annual investments equal to at least 10 Euro per person and used to co-fund local and regional cycle projects, such as cycle highway projects and other measures;
- Introduce or extend a national support scheme for the purchase of conventional and electric bicycles (E-bike); the latter similar to schemes given to e-cars in a number of countries, and/or set up tax-free allowance schemes for cycle to work;
- Provide national support and coordination to cycling in a systematic manner, by developing and implementing a national cycling strategy;

Varese, 4 ottobre 2018





Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA




- ✓ 3.283 morti e 249.175 feriti (dato 2016)
- ✓ Un ciclista morto ogni **31 ore** (275 nel 2016)
- ✓ Un pedone morto ogni **15 ore** (570 nel 2016)
- ✓ Un moto/automobilista morto ogni **4 ore** (2243 nel 2016)
- ✓ **61 bambini morti nel 2016**

- ✓ **Un morto ogni 2,5 ore e un ferito ogni 3 minuti**
- ✓ **In media sono 9 morti e 682 feriti al giorno**

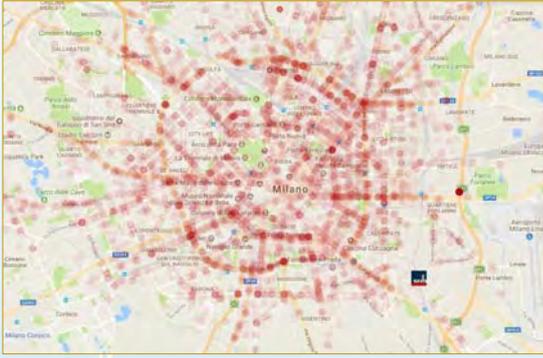
Varese, 4 ottobre 2018





Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA: MILANO



FONTE: <https://thesubmarine.it/2018/06/20/mappa-incidenti-stradali-milano/>

Secondo i dati Istat, il comune di Milano nel 2016 è stato teatro di **8.935 incidenti stradali (circa 24 ogni giorno)** di cui **il 16% ha coinvolto almeno un pedone e l'11% almeno un ciclista** in tutto si contano **11.905 feriti e 50 morti**

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



LA STRAGE QUOTIDIANA

DOPO UN PESSIMO 2017 | 22 gennaio 2018

Vittime della strada, primi dati choc nel 2018: +20% a gennaio

Marco Menduni

CONDIVIDI CON: Facebook, G+, LinkedIn, Pinterest, Email

ISCRIVITI Newsletter Il Secolo XIX



Aumentano i morti sulle strade italiane, in controtendenza rispetto all'Europa

Venezia - di Daniele Molteni 21 giugno 2018

Sono stati pubblicati i dati relativi all'incidentalità stradale in Europa nel 2017. Per quanto riguarda l'Italia, viene dipinto un quadro a tinte rosse sangue, con un aumento del 1,6% dei morti sulle strade nel 2017 rispetto al 2016.



Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



LA STRAGE QUOTIDIANA

La **VELOCITA'** è il fattore determinante della gravità dell'incidente

Velocità di collisione	Probabilità di decesso
80 Km/h	100%
60 Km/h	85%
40 Km/h	30%
20 Km/h	10%




Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... PARIGI

Più della metà delle strade a 30 chilometri all'ora da settembre 2017.
 Il limite di velocità lungo 150 km di strade:
in 4 anni, Parigi vuole che ogni strada sia a 30 km/h, a parte le strade principali

Parigi, via al limite dei 30 all'ora. "Diventerà una città per ciclisti"



Dal 1990 a oggi:

- ✓ gli spostamenti in auto sono diminuiti del 45%
- ✓ i ciclisti sono aumentati del 1.000%
- ✓ il trasporto pubblico locale incremento del 30%

Dal 2010 il numero di incidenti è diminuito di circa il 40%

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... BILBAO (350.000 abitanti)

Bilbao proibirà circular a más de 30 kilómetros por hora desde el 30 de mayo



Límite de velocidad en la Avenida Universidades. / s. c.

El Ayuntamiento licita por 214.740 euros la instalación de señales horizontales y verticales para limitar la velocidad en toda la ciudad




Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

Esempi del cambiamento... MADRID (3.200.000 abitanti)

ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
Madrid reducirá la velocidad a 30 por hora en todas las calles de un carril por sentido

Los peatones podrán cruzar estas vías por cualquier punto, sin necesidad de hacerlo por un paso de cebra

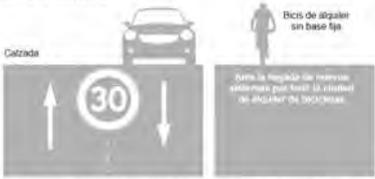


La calle de Castellanos, en el barrio de Lavapiés, limitada a 30 kilómetros por hora. © WIKI/FLORIAN

La futura ordenanza de movilidad sostenible

LÍMITE DE VELOCIDAD

Carretera



Carretera: 30
 Bicis de alquiler sin base fija: 15

Como la mayoría de ciudades, se limitará por tanto la velocidad de algunas de las vías.

En calles de un carril por sentido o carril único con el objetivo de reducir la siniestralidad vial, beneficiando a ciclistas y peatones.

Tendrán unos requisitos mínimos: Será obligatorio el seguro, matrícula, mantenimiento etc...

ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS DE DOS RUEDAS



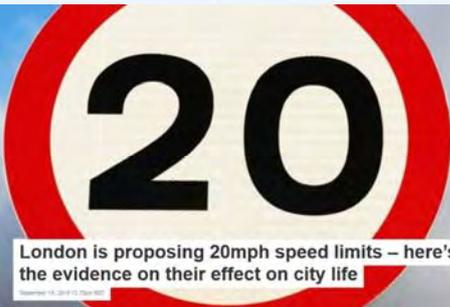
3 metros
 Espacio obligatorio para tránsito peatonal

Se prohibirá el estacionamiento donde exista banda de estacionamiento. En zonas señalizadas como prioridad peatonal será obligatorio dejar una distancia mínima. Se podrán usar las barandillas separadoras entre calzada y acera, cuando las haya.

Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

Esempi del cambiamento... LONDRA (8.800.000 abitanti)



London is proposing 20mph speed limits – here's the evidence on their effect on city life






Varese, 4 ottobre 2018



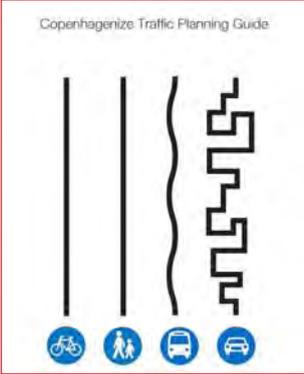
LIFE 151PE17.013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)

Copenhagenize Traffic Planning Guide





CAR



BIKE

“Fare piste ciclabili” non basta: è necessario dare priorità alla mobilità attiva (pedoni; trasporto pubblico; bici). E quindi scoraggiare attivamente l’uso dell’auto privata.

Percorso in automobile:
37 minuti

Percorso in bicicletta:
13 minuti

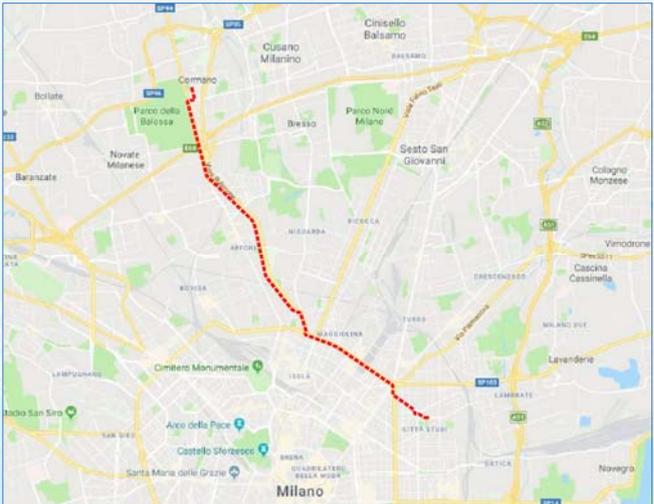
Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 151PE17.013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com





10 Km
30 minuti

Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

UNA QUESTIONE DI SCELTE POLITICHE

*"You can't create a good city for bikes without making some tough political choices.
We have to prioritize - remove car parking or car lanes"*



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Paesi Bassi

Il modo migliore per convincere la gente a non usare la macchina è ridurre i parcheggi

A Groningen (Olanda, 190mila abitanti) il 50% degli spostamenti avviene in bicicletta. A partire dagli anni 70 l'amministrazione ha realizzato una serie di progetti che hanno scoraggiato l'uso dell'auto a favore della bicicletta. **Il risultato è che oggi ci sono 75mila auto e 300mila biciclette.**

«Le aziende devono incoraggiare i loro dipendenti a non usare la macchina e ci sono vari modi per farlo: possono mettere dei parcheggi coperti per bici, delle docce oppure degli armadietti. Alcune offrono abbonamenti al trasporto pubblico o dei bonus per chi non usa l'auto. **L'ideale però è rendere difficile parcheggiare»**

Prof. Greg J. Ashworth, dell'Università di Groningen



Dal commento di un italiano residente:
«il trucco è che i parcheggi costano abbastanza, e ci sono tanti autovelox, alla fine usare il mezzo pubblico o la bici risulta più comodo»

Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Corso Regina, "salvi" dall'autovelox fino alla fine dell'anno

A Torino l'impianto di controllo della velocità rimane spento ancora qualche mese

di DIEGO LONGHINI



L'autovelox di corso Regina Margherita, che da marzo dello scorso anno è fuori uso, tornerà in funzione entro la fine del 2017. Questi i tempi previsti dal Comune che ha terminato da poco la gara per sostituire l'impianto ormai obsoleto e non più in grado di fare multe.

Chi non lo sa spinge ancora sul freno per portare il contaghiometri sotto il livello di rischio, il limite dei 70 chilometri all'ora di velocità previsto in corso Regina Margherita. Ma è inutile. E sarà ancora inutile fino alla fine dell'anno.

Nuovi autovelox

Trasformano le strade in oro

19 COMMENTI



01/08/2017

127

19

Molte alla milanese: come questa, presa a 53 all'ora nel nulla, su stradoni a tre corsie separati da guard-rail dove non si verificano più incidenti che altrove. E dove, prima degli autovelox, si viaggiava a 70 km/h. E la chiamano sicurezza...

1 di 2

Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

L'ÉTAT CONFIE À DES SOCIÉTÉS PRIVÉES - OPÉRATEURS LA CHARGE DE FAIRE CONDUIRE DES VOITURES-RADAR DANS UNE RÉGION DONNÉE



DEPUIS 2015, LES VOITURES-RADAR CIRCULENT SUR TOUT LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN. CES VÉHICULES BANALISÉS SONT CONDUITS PAR DEUX POLICIERS OU DEUX GENDARMES.



À PARTIR DU MOIS D'AVRIL 2018, L'ÉTAT CONFIE LA CONDUITE DE CES VOITURES-RADAR PAR UN CONDUCTEUR UNIQUE.

Francia, al via gli autovelox privati montati su auto anonime: le multe potrebbero decuplicare

Le società saranno pagate in base ai chilometri percorsi, e potranno girare 24 ore su 24

Dallo scorso lunedì gli automobilisti del dipartimento dell'Eure, in Normandia, sono oggetto di un servizio che non ha precedenti in Francia, varato con l'obiettivo di ridurre la mortalità sulle strade. Dopo una sperimentazione avviata nel gennaio dello scorso anno, le autorità hanno dato il via libera all'esternalizzazione del controllo mobile della velocità; normalissime auto private, senza insegne, eseguiranno i rilevamenti sull'intero territorio nazionale.

Dall'inizio della settimana gli automobilisti sono controllati da cinque vetture private senza insegne equipaggiate con i più moderni dispositivi per rilevare la velocità. A bordo di ogni auto c'è una sola persona (un "autista", mentre le pattuglie sono composte da due agenti) e le società private non ricevono provvigioni sulle contravvenzioni, ma vengono pagate in base ai chilometri percorsi. Di più: le strade sulle quali vengono effettuati i rilievi sono indicate dalle Prefetture. Già attorno alla metà del 2019 il servizio sarà esteso a livello nazionale.

Emmanuel Barbe, delegato interministeriale alla sicurezza stradale, è dovuto intervenire a difesa del piano: "Chi rispetta il codice della strada non ha niente da temere", ha sintetizzato. "Non abbiamo alcun obiettivo se non quello di ridurre il numero dei morti e dei feriti sulle strade", ha aggiunto.

Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

LA STRAGE QUOTIDIANA

COSTI SOCIALI

✓ **2% del P.I.L. = 30 miliardi di euro**

INQUINAMENTO

✓ **15 miliardi l'anno**

...UN SISTEMA INEFFICIENTE!

<p>Cost-benefit</p>  <p>+25€</p>	<p>↑</p> <p>↓</p> <p>For each kilometer travelled</p>	<p>Lost-benefit</p>  <p>-87€</p>
---	---	---




Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

IN GENERALE IN EUROPA (e ormai nel resto del mondo)...




- ✓ **SICUREZZA** (a partire dalla fine degli anni 60)
 - RIDUZIONE DELL'INCIDENTALITA' (VISION ZERO) ottenuta attraverso la RIDUZIONE DELLE VELOCITA' (MODERAZIONE DEL TRAFFICO)
 - ZONE 30 DIFFUSE
- ✓ **QUALITA' DELLO SPAZIO PUBBLICO**
 - DISINCENTIVO ALL'UTILIZZO DELL'AUTO PRIVATA
 - RIDUZIONE DEGLI SPAZI DEDICATI ALL'AUTO A FAVORE DI ALTRI MODI DI SPOSTAMENTO (TPL, BICI, PEDONI)
 - TARIFFAZIONE DELLA SOSTA IN TUTTO IL CENTRO ABITATO
- ✓ **SVILUPPO DELLA PEDONALITA'**
 - AREE A PREVALENZA PEDONALE
 - LIVING STREET
 - SHARED SPACE, SPAZI E STRADE CONDIVISE
- ✓ **SVILUPPO DELLA CICLABILITA'**

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE IN ITALIA...




- ✓ **SICUREZZA** (a partire dalla fine degli anni 60)
 - RIDUZIONE DELL'INCIDENTALITA' (VISION ZERO) ottenuta attraverso la RIDUZIONE DELLE VELOCITA' (MODERAZIONE DEL TRAFFICO)
 - ZONE 30 DIFFUSE
- ✓ **QUALITA' DELLO SPAZIO PUBBLICO**
 - DISINCENTIVO ALL'UTILIZZO DELL'AUTO PRIVATA
 - RIDUZIONE DEGLI SPAZI DEDICATI ALL'AUTO A FAVORE DI ALTRI MODI DI SPOSTAMENTO (TPL, BICI, PEDONI)
 - TARIFFAZIONE DELLA SOSTA IN TUTTO IL CENTRO ABITATO
- ✓ **SVILUPPO DELLA PEDONALITA'**
 - AREE A PREVALENZA PEDONALE
 - LIVING STREET
 - SHARED SPACE, SPAZI E STRADE CONDIVISE
- ✓ **SVILUPPO DELLA CICLABILITA'**

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

Tra il 2008 e il 2015 le infrastrutture riservate a chi pedala nelle città capoluogo italiane sono **aumentate del 50%** (1.346 chilometri di nuove piste), mentre nello stesso periodo la **percentuale di italiani che utilizzano la bici** per gli spostamenti è rimasta immutata: **bloccata al 3,6%**

(L'ABICI: I rapporti sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città – Legambiente maggio 2017)





Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

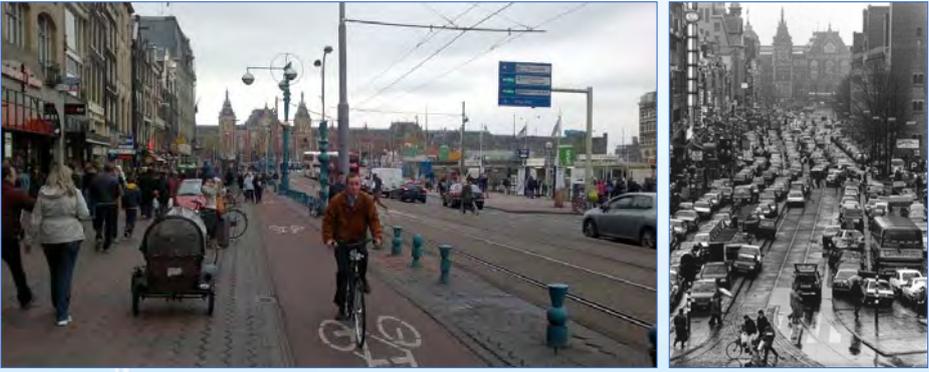
NON SI PUO' FARE CICLABILITA' A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO OLANDESE

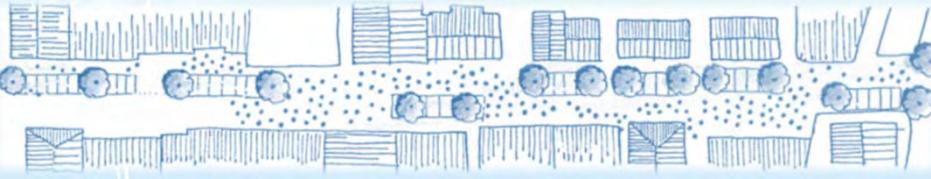


Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PARTE II

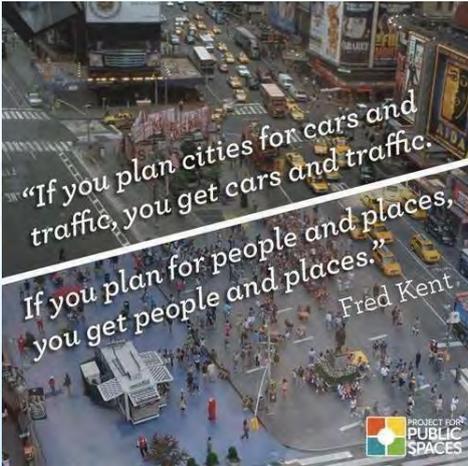
Dal veicolo alle persone: il modello della «MOBILITÀ NUOVA»



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

CAMBIARE MODELLO DI MOBILITÀ È UNA NECESSITÀ



*“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.”*
Fred Kent



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IP6 IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PER UNA CITTÀ CICLABILE...

L'elemento qualificante è quello di voler **progettare una città ciclabile** e non una rete ciclabile inserita in una città che resta ostile alla circolazione dei ciclisti

In questo senso **l'analisi e il progetto non riguardano solo le attrezzature e i servizi per la ciclabilità, ma si devono estendere all'intero spazio pubblico**

e all'individuazione delle criticità che ne condizionano l'utilizzo diffuso, con particolare riferimento all'analisi della **incidentalità**



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IP6 IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



UN ESEMPIO RECENTE: VIA VARESINA (MI)

Milano, bambino di otto anni investito da una moto davanti all'asilo: è grave

Il figlio di Emanuele (Bignami)

Era sulle strisce. Un'auto si è fermata per lasciarlo passare, mentre una Harley Davidson lo ha filciato. Al Niguarda con fratture agli arti e un trauma cranico

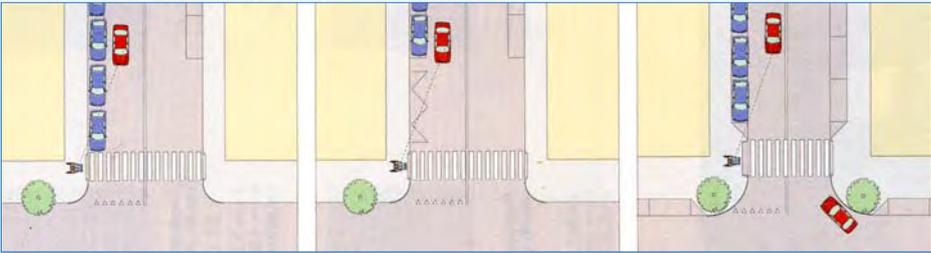




Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI



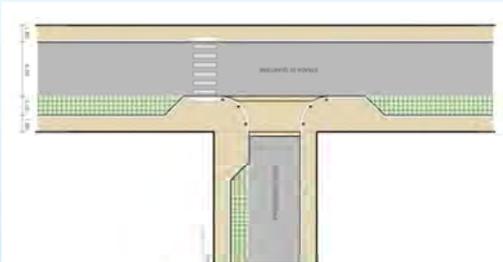
Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA

Uno dei motivi più frequenti di mortalità dei ciclisti è rappresentato dal **conflitto esistente tra i veicoli in svolta a destra**, sia per il frequente ‘taglio della strada’ dei ciclisti da parte degli automobilisti, sia per il restringimento degli spazi laterali causati dai rimorchi dei veicoli pesanti in svolta

Si tratta di **rendere più severi i raggi di curvatura** per rallentare i veicoli in svolta



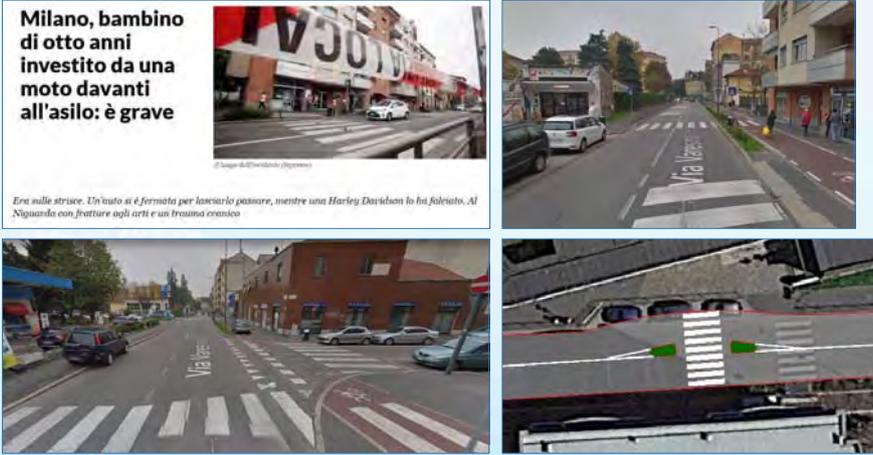
Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

UN ESEMPIO RECENTE: VIA VARESINA (MI)

Milano, bambino di otto anni investito da una moto davanti all'asilo: è grave
Il figlio di Combiano (Spesma)

Era sulle strisce. Un'auto si è fermata per lasciarlo passare, mentre una Harley Davidson lo ha filciato. Al Niguarda con fratture agli arti e un trauma cranico



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

...CICLABILITÀ DIFFUSA

La prima e più importante questione

che le azioni per la difesa e diffusione della **mobilità ciclistica urbana** devono saper affrontare è quella della **costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta** nel quale cioè sia **possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro**



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

...CICLABILITÀ DIFFUSA

A City. Where cars & pedestrians can go. Where "they" think cyclists want to go. Where cyclists actually want to go.



copenhagize.com

12

Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

...PIU' SPOSTAMENTI IN BICICLETTA

La **seconda importante questione** riguarda l'**obiettivo** che non deve essere semplicemente quello di avere più piste ciclabili ma di **ottenere più spostamenti in bicicletta**



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

PER UNA CITTÀ CICLABILE...



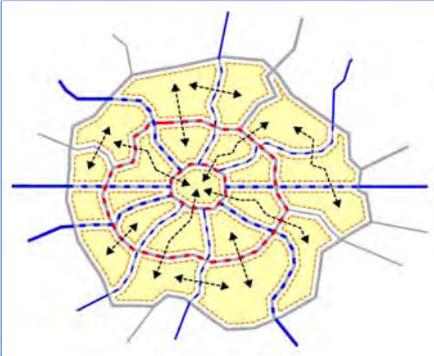

GILBERT LIEUTIER
 Capo progetti al CETE Méditerranée Dirigente del dipartimento infrastrutture e trasporti francese Presidente dell'associazione «rue de l'avenir»

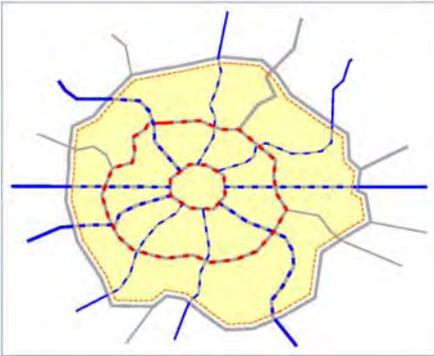
- ✓ **Eccetto sulle strade della rete primaria, i percorsi ciclabili non dovrebbero essere necessari**
- ✓ Nel cuore della città, corsie e piste sono la testimonianza del fallimento della moderazione delle velocità – **CICLABILITA' DIFFUSA**

Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

Il «modello» della Mobilità Nuova





Varese, 4 ottobre 2018

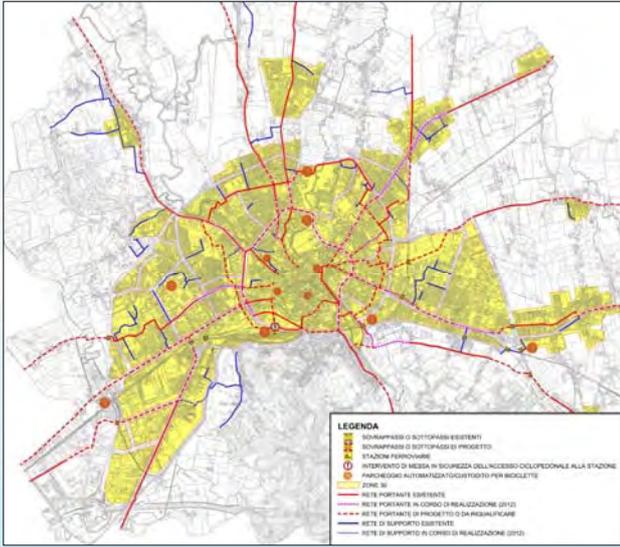


LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



**PUMS
Vicenza**
anno 2014
Con Polinomia srl



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PER UNA CITTÀ CICLABILE...

Per **difendere** e di **diffondere** l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti **casa-scuola** e **casa-lavoro** e di accesso ai servizi, e non solo quelli ricreativi o sportivi o di brevissimo raggio, è necessario:

- ✓ individuare e realizzare una Rete Ciclabile Strategica, continua, attrattiva, breve e ben riconoscibile: il **BICIAN**
- ✓ un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, vero elemento di pericolo: **MODERAZIONE DEL TRAFFICO** e **ZONE 30**



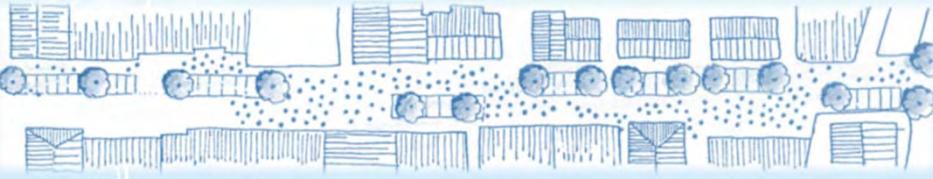
Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PARTE III

Per una città ciclabile:
IL BICIAN



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

IL BICIAN

CRITERI FONDAMENTALI

I criteri fondamentali da adottare per la progettazione delle **CICLOVIE** sono:

<p>ATTRATTIVITÀ, intesa come completezza e rilevanza delle polarità servite, con particolare riferimento agli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola e alla valorizzazione del sistema delle qualità</p>	<p>RICONOSCIBILITÀ, non solo da parte dei ciclisti ma anche dei conducenti dei veicoli a motore, che devono adeguare il loro comportamento di guida con particolare attenzione ai ciclisti</p>
<p>CONTINUITÀ, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario</p>	<p>BREVITÀ, intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione</p>

Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

IL BICIAN

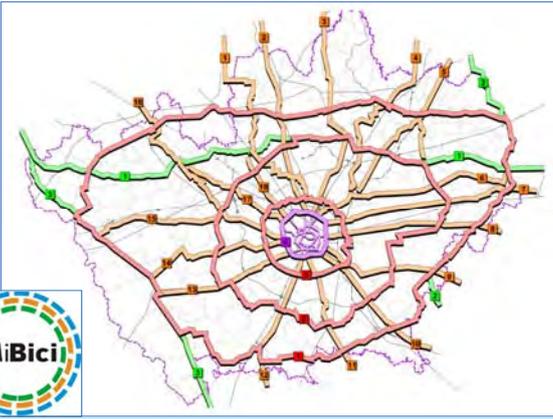
INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

MiBici
 Il Piano Ciclistico della
 Provincia di Milano
 anno 2006

16 percorsi radiali
 lungo gli assi di penetrazione
 verso l'area metropolitana

3 percorsi anulari





Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan
 Il Piano Ciclistico del
 Comune di Reggio Emilia
 anno 2008

12 percorsi radiali
 lungo gli assi di penetrazione
 verso il centro

3 percorsi anulari
 attorno al centro



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

San Rigo - Coviolo - Centro

Lunghezza: 6,4 km
 Tempo di percorrenza: 25 minuti (15 km/h)

SAN RIGO

- via San Rigo
- via Ruozi

COVILO

- via B. da Sassoferrato
- via F.lli Rosselli

MIGLIOLUNGO

CENTRO

rete ciclistica comunale SAN PIETRO

centro  

stazione C.I.M.  

via Roma 900m  

P.ta S.Stefano 2.1km  

P.ta Castello 1 km  

P.ta S.Stefano 2.1km  

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES
anno 2012



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan
Il Piano Ciclistico del Comune di Bologna
anno 2017

10 percorsi radiali
lungo gli assi di penetrazione verso il centro

2 percorsi anulari
attorno al centro

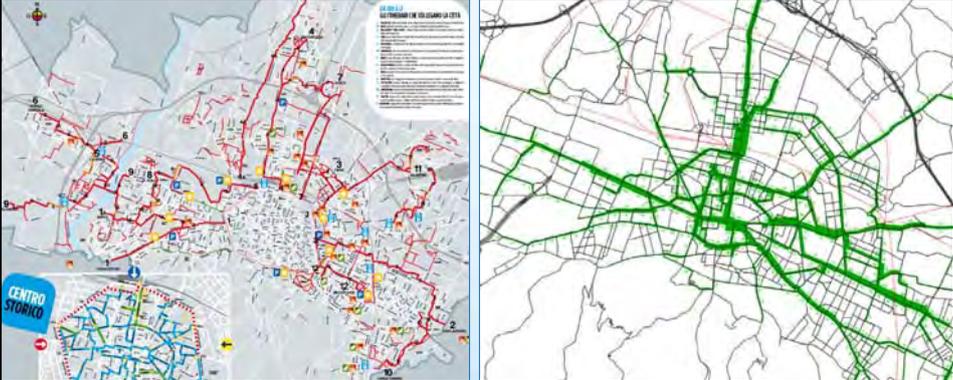


Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

IL BICIAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e RILIEVO DEI FLUSSI

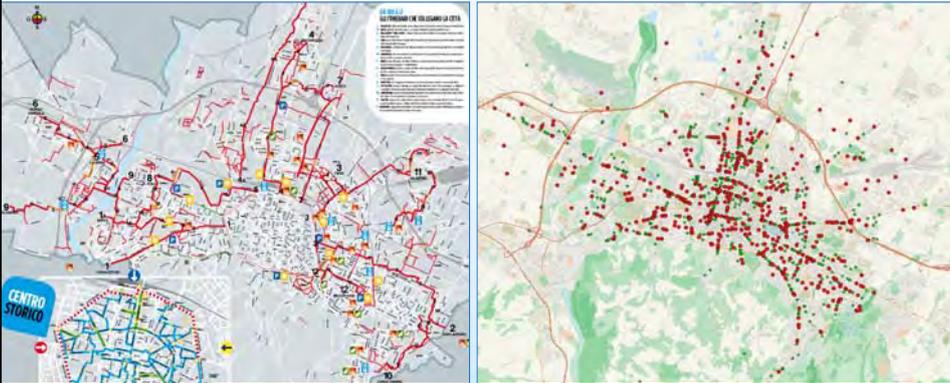


Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

IL BICIANIPLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e INCIDENTALITA'

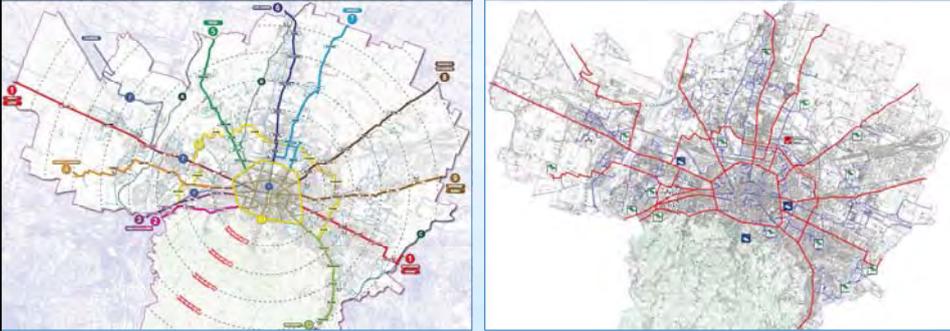


Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

IL BICIANIPLAN DI BOLOGNA

CONNESSIONE CON I PRINCIPALI ATTRATTORI DI TRAFFICO



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

IL BICIAN PLAN DI BOLOGNA

ACCESSIBILITÀ (500m)



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Definizione delle tipologie progettuali

Ma quali tipologie di percorsi ciclabili sviluppare per la rete portante?
Preferenziazione o separazione in ambito urbano?



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO OLANDESE



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

INTERVENTI SEMPLICI: «ROAD DIET»
REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

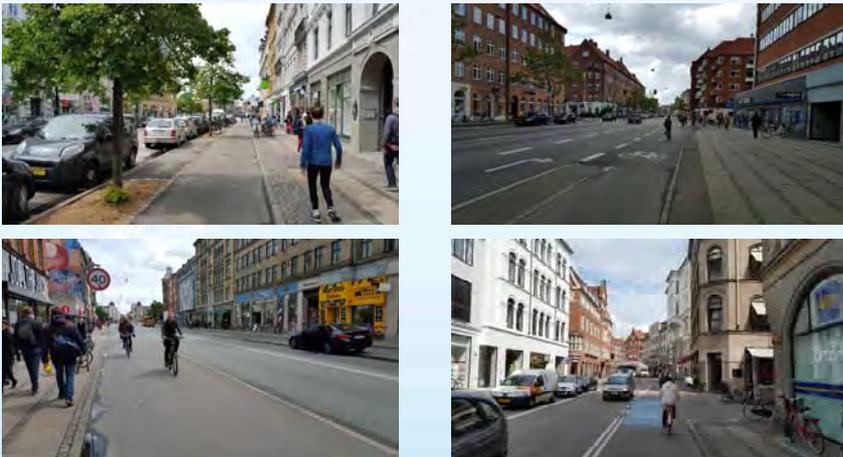
L'ESEMPIO OLANDESE



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

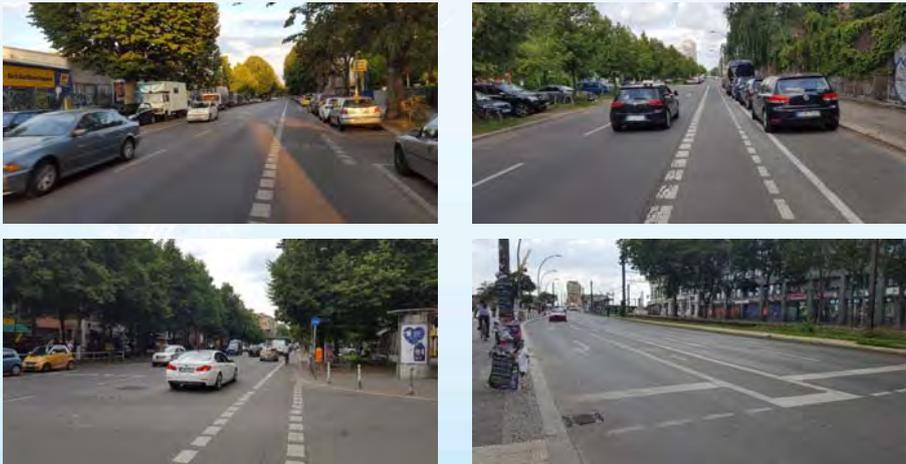
L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com 

...E DI MOLTE CITTA' EUROPEE


Parigi (2.270.000 ab.)


Bruxelles (2.600.000 ab.)


Berna (150.000 ab.)


Budapest (1.800.000 ab.)

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)





Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)

La chiave del successo berlinese sta nella rete di piste ciclabili. Si tratta di oltre mille chilometri che coprono l'intera metropoli. Di questi, **650 erano ritagliati sui marciapiedi**, cioè strisce nettamente separate dalla carreggiata riservata alle auto.

«Ma questo sta cambiando - dice Roland Huhn, capo dei Trasporti dell'Adfc -. **Prima si pensava che tenere le biciclette lontane dalle auto fosse la cosa migliore**, che il ciclista si sentisse più sicuro e protetto.

Ma abbiamo visto che non è vero.

- ✓ Innanzitutto, quella sicurezza è mal riposta quando si avvicina a un incrocio.
- ✓ In secondo luogo, queste piste favoriscono gli incidenti con i pedoni.
- ✓ Terzo, il guidatore di un'auto fatica a vedere chi è in bicicletta».

I problemi delle piste ciclabili di Berlino in un video

Claudia Brückner ha scoperto che esiste un piano urbano per la mobilità ciclabile in cui ci sono degli obiettivi da raggiungere. In più era stato realizzato un sondaggio per chiedere ai ciclisti abituali quali fossero i punti più critici nella loro esperienza e che tipo di interventi servissero.

Dalla lista di venti zone critiche Claudia decide di controllarne tre: mastrandole nel video Schönhauser Allee, Kottbusser Tor, Hermannplatz.



Sia a Schönhauser Allee che a Hermannplatz la richiesta dei ciclisti era di spostare la ciclabile dal marciapiede alla strada, cosa che due anni dopo il sondaggio non è avvenuta. Così come non è stata realizzata l'esigenza, di chi pedala a Kottbusser Tor, di avere delle piste ciclabili più larghe e più evidenti, in modo da pedalare in maggiore sicurezza.

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO FRANCESE

GILBERT LIEUTIER

- ✓ **E' necessario che la ciclabilità non releghi i ciclisti fuori dalla sede stradale**
- ✓ **Ciclisti ed automobilisti ciascuno nel proprio spazio non si riconoscono**
- ✓ **Meglio prendere spazio alle automobili che ai pedoni**

IN FRANCIA:

- ✓ **Su strade con limite di velocità a 70Km/h: PISTE CICLABILI SEPARATE**
- ✓ **Su strade con limiti di velocità a 50Km/h: CORSIE CICLABILI IN CARREGGIATA**
- ✓ **Su strade con limiti di velocità a 30Km/h: NIENTE (zero euro)**

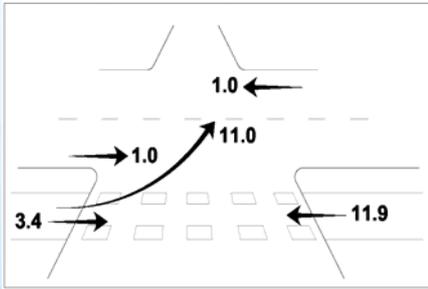
Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità

Problematiche riguardanti la tipologia dei **percorsi ciclabili separati in ambito urbano**



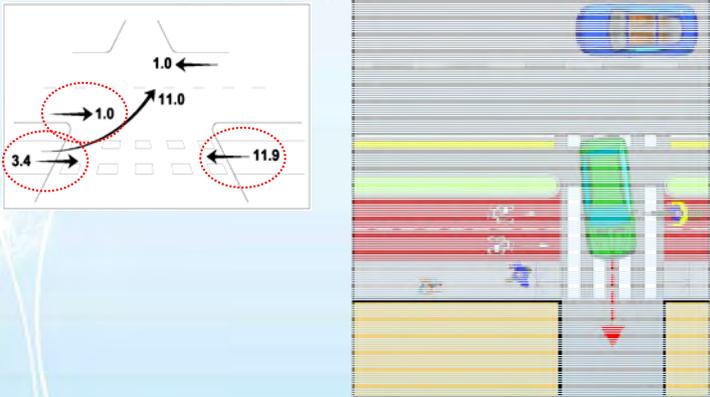
In paesi europei con una avanzata cultura ciclabile, si è constatato infatti che in ambito urbano **circolare su percorsi ciclabili separati che costeggiano la carreggiata** spesso **non è più sicuro** che circolare in strada, e che **agli incroci i rischi di incidenti addirittura aumentano.**

Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Percorsi bidirezionali in ambito urbano

03 JUNE 2014
Explaining the Bi-directional Cycle Track Folly



If this was 2007, I'd expect some confusion and misinterpretation regarding Best Practice for bicycle infrastructure. It was a brave, new world back then. This blog was a lone voice in the wilderness regarding bicycles as transport in cities, with only testosterone-driven, frothing at the mouth sports and recreational cycling blogs for company in the woods. Now, there is a chorus and the voices are getting louder and more harmonious day by day.

Mikael Colville-Andersen from copenhagenize.com

- ✓ In Danimarca l'impianto bidirezionale è stato rimosso dalle Best Practices più di due decenni fa
- ✓ E' stato dimostrato che questa tipologia di percorsi è più pericolosa rispetto alle piste ciclabili a senso unico su ciascun lato della carreggiata
- ✓ Il pensiero di realizzare tali piste in città che stanno solo ora sviluppando nuovi percorsi ciclabili ...*makes my toes curl*
- ✓ Ci sono piste ciclabili bidirezionali a Copenaghen. Sono nei parchi o come greenways, completamente separate dal traffico motorizzato, o talvolta lungo strade senza vie trasversali
- ✓ Concetti ribaditi nel rapporto dell'OCSE riguardante [Ciclismo, Salute e Sicurezza](#)

Varese, 4 ottobre 2018

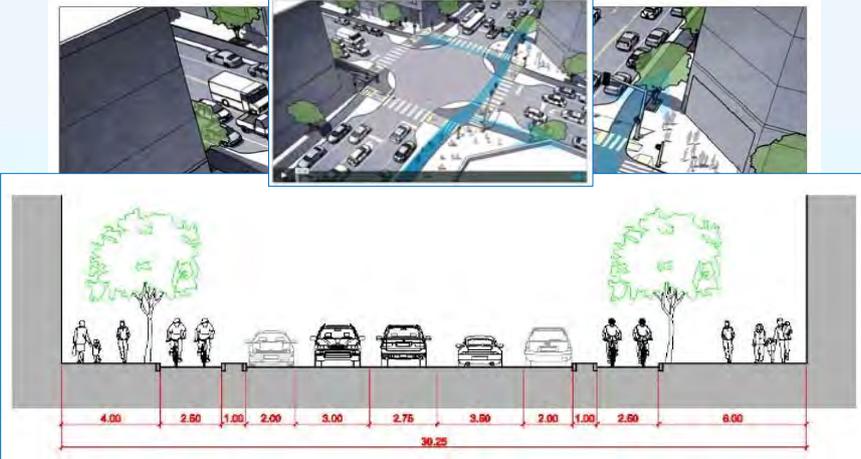


LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



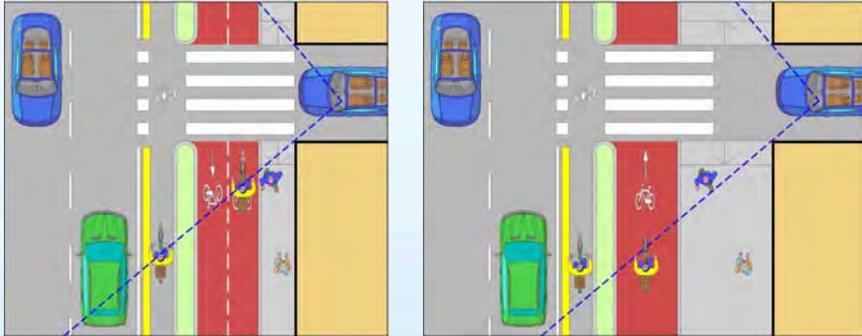
SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

SEPARAZIONE e «NUOVI VEICOLI»





Le cargo bike hanno cambiato il volto di Rotterdam

Ofje Meehing / The Atlantic / BuzzFeed News
a luglio 2017 13.1.16

Sta Paesi Bassi è difficile non rimanere colpiti, o addirittura sorpresi, dalla quantità di biciclette di ogni taglia, colore e dimensione. Per chi non è il numero che si sprecano in bicicletta, non è solo un'attività di svago adatta al fine settimana. Gli standard sono le biciclette per trasportare la spesa, apparecchi elettronici e a volte perfino mobili. Sono le cosiddette «ciclette cargo» con lunghissimi anteriori, uno dietro e un terzo che profila al suo fianco, guidate dalle manne del guidatore sulla schiena.



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

...E REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO

NON SI PUO' FARE CICLABILITA' A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI




Copenaghen
Divisione equa dello spazio urbano fra pedoni, auto e bici. Su questo ponte transitano 35.000 bici al giorno e la pista ciclabile è larga ben 4 m.

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



UN ESEMPIO: LA FASCIA CENTRALE POLIFUNZIONALE

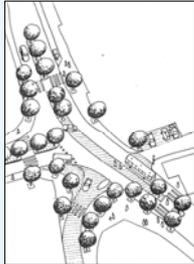
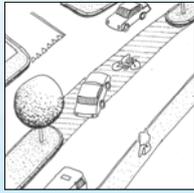
LA MANUALISTICA ITALIANA

La **fascia o banda polifunzionale** è uno spazio ricavato sulla carreggiata e distinto dalle normali corsie di marcia essenzialmente attraverso la differenziazione della pavimentazione (materiali, colorazione)

Essa è sempre realizzata in modo **sormontabile**, ma può presentare **diversi livelli di transitabilità** (tipicamente resa impraticabili a velocità elevate per evitare i sorpassi)

E' possibile infine inserirvi, nei luoghi più opportuni, gli **attraversamenti pedonali protetti** e le **corsie di svolta**

*La città senza incidenti: strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura
Regione Emilia Romagna*

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



FASCIA POLIFUNZIONALE: ESEMPI IN EUROPA







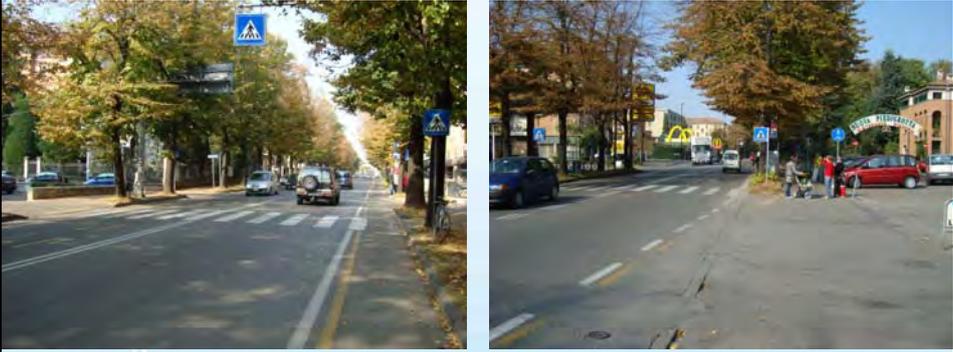



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**

dal 2004 al 2010 è stata scenario di **319 incidenti** per un totale di **420 feriti** e **3 morti**



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**

ANALISI DELL'INCIDENTALITA'



Punti critici:

- ✓ incroci
- ✓ uscite dai passi carrai
- ✓ attraversamenti pedonali e ciclabili

LEGENDA

-  - FERITO IN AUTOMOBILE
-  - FERITO IN BICICLETTA
-  - FERITO A PIEDI
-  - MORTO

Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)

dal 2004 al 2010 è stata scenario di **319 incidenti** per un totale di **420 feriti** e **3 morti**:
è stata realizzata nella carreggiata una **fascia centrale polifunzionale** per garantire più
sicurezza ai pedoni, ai ciclisti e agli automobilisti che devono attraversare o svoltare.




Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)

Isole salvagente per proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili




Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**

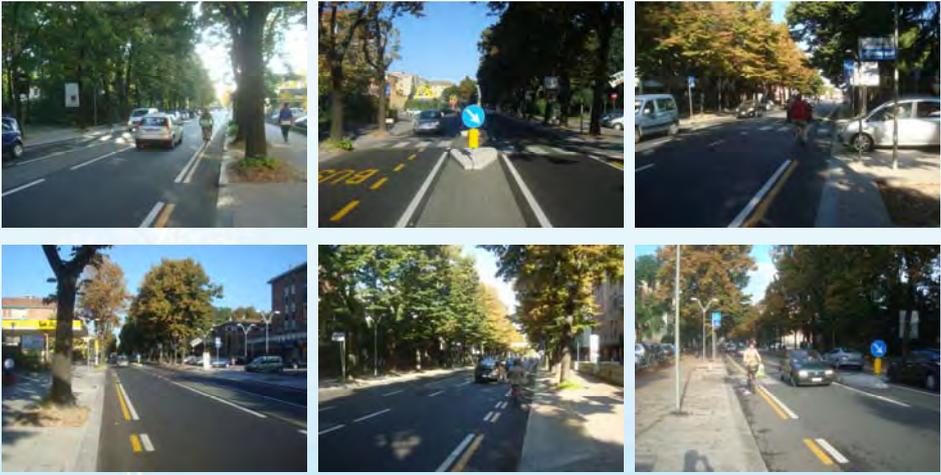
Marciapiede ciclopeditonale per i ciclisti «tartaruga» e attraversamenti laterali rialzati



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**



Varese, 4 ottobre 2018

Life
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

prepAIR
La Regione Pubblica l'Innovazione

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**




Varese, 4 ottobre 2018

Life
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

prepAIR
La Regione Pubblica l'Innovazione

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**

In sintesi:

- ✓ moderazione del traffico con fascia centrale polifunzionale,
- ✓ protezione degli attraversamenti,
- ✓ corsia ciclabile per i ciclisti «lepre»
- ✓ e marciapiede ciclopedonale per ciclisti «tartaruga»



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**

Premiato il progetto di via Emilia Ospizio

Riconoscimento dell'Università di Ferrara al Comune

IL PROGETTO di riqualificazione urbana realizzato dall'Amministrazione comunale in via Emilia Ospizio si è aggiudicato il primo premio Innovazione e qualità urbana - Iqu dell'Università di Ferrara.

Hanno ritirato il premio l'assessore comunale a Mobilità e lavori pubblici Paolo Grandoli e Massimo Magnani, dirigente dell'area Pianificazione strategica del Comune di Reggio.

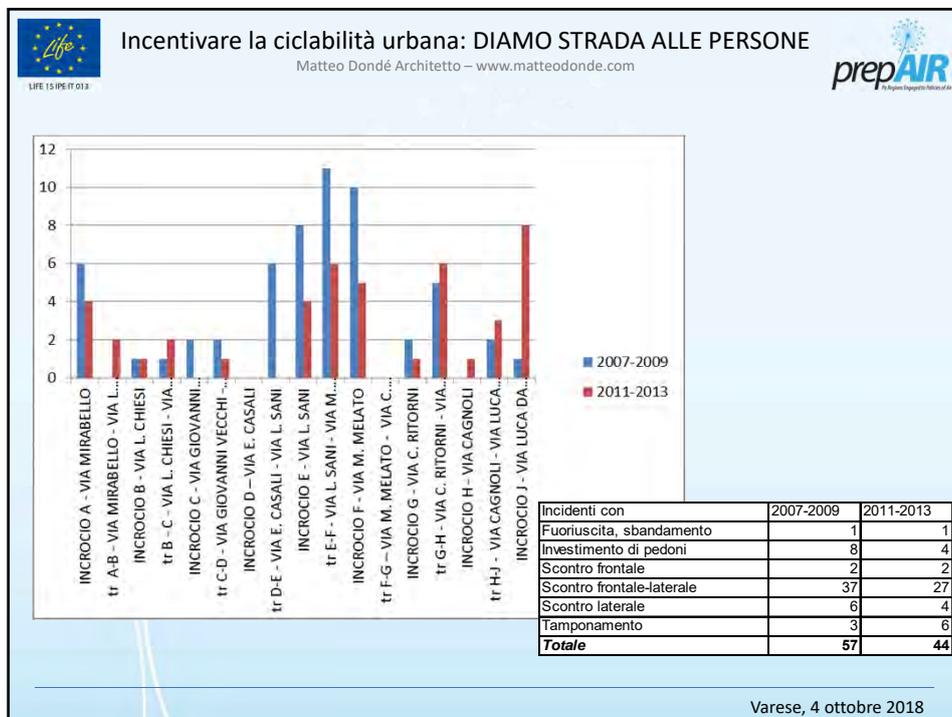
Tra le motivazioni del premio, sottolinea il Comune in una nota: «L'attenzione rivolta al tema della sicurezza e dell'accessibilità ai disabili».

«QUESTO TRATTO di via Emilia — è il commento dell'amministrazione — grazie all'intervento, è divenuta una strada "a misura d'uomo" con grandi marciapiedi, ciclabili, attraversamenti protetti e una corsia centrale polifunzionale. Il riconoscimento è promosso dal gruppo Maggiori per premiare i migliori progetti italiani di mobilità e qualità urbana. Il premio si struttura in aree tematiche, tra cui quella della "Mobilità" la cui ha concepito il progetto di via Emilia Ospizio) è uno dei settori più complessi, in cui l'innovazione tecnologica trova ampi spazi di applicazione. La giunta tiene conto dell'analisi dei comportamenti, dello sviluppo delle infrastrutture, dell'impiego di mezzi e delle offerte di mobilità alternative. Si tiene conto poi delle soluzioni che coinvolgono il servizio pubblico di trasporto urbano in alternativa al mezzo privato».



complessi, in cui l'innovazione tecnologica trova ampi spazi di applicazione. La giunta tiene conto dell'analisi dei comportamenti, dello sviluppo delle infrastrutture, dell'impiego di mezzi e delle offerte di mobilità alternative. Si tiene conto poi delle soluzioni che coinvolgono il servizio pubblico di trasporto urbano in alternativa al mezzo privato».

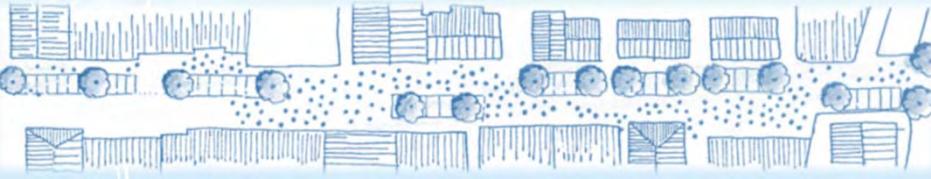
Varese, 4 ottobre 2018




 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

PARTE IV

**Per una città ciclabile:
 MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CICLABILITA' DIFFUSA**
Abbandonare il linguaggio dell'automobile



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

Per **difendere** e di **diffondere** l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti **casa-scuola** e **casa-lavoro** e di accesso ai servizi, e non solo quelli ricreativi o sportivi o di brevissimo raggio, è necessario:

- ✓ individuare e realizzare una Rete Ciclabile Strategica, continua, attrattiva, breve e ben riconoscibile: **il BICIAN**
- ✓ un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, vero elemento di pericolo: **MODERAZIONE DEL TRAFFICO e ZONE 30**



Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE

In Olanda nel 68 nasce il **WOONERF**, luogo della coabitazione pacifica tra tutti gli utenti della strada. **Grazie a questa coabitazione, la strada torna a essere un luogo sociale**

INGREDIENTI: bassa velocità e impossibilità di tenere comportamenti pericolosi, scarso traffico, **abbandono del linguaggio dell'automobile**, zero barriere, libertà d'uso dello spazio, inserimento di nuove funzioni nello spazio pubblico



Varese, 4 ottobre 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE







Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



Le chicane sono realizzate per **indurre i veicoli a ridurre la velocità** su tratti di strada che, data la loro lunghezza e rettilineità, possono consentire accelerazioni eccessive. Il rallentamento viene determinato sia dalla manovra di correzione di traiettoria imposta al veicolo, sia dalla sensazione di “strada chiusa” che la chicane dà agli automobilisti quando viene vista da lontano.

Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE RAGGI DI CURVATURA

COPENHAGEN



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE RAGGI DI CURVATURA

via Risorgimento (RE)



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Varese, 4 ottobre 2018



LIFE IS BETTER

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI EDINBURGH (500.000 abitanti)

Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city

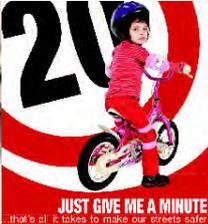
Trial last year found jump in kids cycling to school and residents in favour of lower limits

by [Michael Jackson](#) | September 24, 2018

Less than four weeks remain until a consultation in Edinburgh to apply a 20mph speed limit to most streets across the city, including those with high numbers of cyclists, closes. A trial last year in the Scottish capital's south central boroughs saw residents give a resounding 'Yes' to the concept.

According to City of Edinburgh Council, the 20mph speed limit is intended for "the city





20mph sign (CC, licensed by Edinburgh Council via Flickr)

JUST GIVE ME A MINUTE
that's all it takes to make our streets safer

Risultati del progetto pilota di zona 30 dello scorso anno a Edinburgh:

- ✓ **Spostamenti in bici** + 5%
- ✓ **Spostamenti a piedi** + 7%
- ✓ **Spostamenti in auto** - 3%

- ✓ **Bambini in bicicletta a scuola:**
dal 4 al 12%
- ✓ **Adolescenti in bicicletta a scuola:**
dal 3 al 21%
- ✓ **Genitori disposti a lasciare bambini giocare fuori:**
dal 31 al 66%

Varese, 4 ottobre 2018



LIFE IS BETTER

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PER UNA CITTÀ CICLABILE...




ECF (European Cyclists' Federation)

non è sufficiente una singola misura per portare più persone in bicicletta, è necessario invece un insieme di interventi dai quali emerge una visione chiara della mobilità

a partire dalla **moderazione del traffico motorizzato** (separazione solo su grandi arterie), **disincentivo dell'auto privata** e **riduzione del parco auto**, **bike sharing**, **intermodalità** e **miglioramento del trasporto pubblico**, **campagne di sensibilizzazione sulla convenienza dell'uso della bicicletta** e sulla **sicurezza in strada**, **facilities per i ciclisti**. Eccetera, eccetera, eccetera.

Varese, 4 ottobre 2018

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

Attraversare sulle strisce pedonali dove si misura il valore della vita
 La donna travolta a Milano e il nostro faticoso cammino verso la civiltà urbana

di **Stefano Severgnini**



Morto Eligio Chevili, non ce l'ha fatta il pensionato investito sabato in via Cadorna
 È morto il pensionato di via Cadorna investito sabato in via Cadorna. Il pensionato Eligio Chevili, 74 anni, è morto sabato sera in via Cadorna, dopo aver investito un ciclista. Il ciclista è stato trasportato in ospedale e ha subito un ictus. Il ciclista è stato trasportato in ospedale e ha subito un ictus.

Dopo tre giorni al Bassini non ce l'ha fatta l'anziano Enrico Ferri, investito in via Cadorna
 È morto l'anziano Enrico Ferri, investito in via Cadorna. Enrico Ferri, 85 anni, è morto mercoledì mattina in via Cadorna, dopo aver investito un ciclista. Il ciclista è stato trasportato in ospedale e ha subito un ictus.

Maxi rissa all'alba fuori da un locale, ragazzo sale in auto e travolge una donna: denunciato
 Un maxi rissa all'alba fuori da un locale, un ragazzo sale in auto e travolge una donna. Il ragazzo è stato denunciato.

Incidente in via Diomede, ragazzino di 15 anni investito da un'auto mentre attraversa: ferito
 Un incidente in via Diomede, un ragazzino di 15 anni è stato investito da un'auto mentre attraversava la strada. Il ragazzino è ferito.

Incidente stradale in Valassina, in condizioni gravi una donna ciclistessa di 39 anni
 Un incidente stradale in Valassina, una donna ciclistessa di 39 anni è in condizioni gravi. La donna è stata trasportata in ospedale e ha subito un ictus.

Incidente a Sedriano, bimbe di due anni corre incontro alla madre e viene investita: è grave
 Un incidente a Sedriano, due bimbe di due anni sono state investite da un'auto. Le bimbe sono state trasportate in ospedale e hanno subito ferite gravi.

Scende dall'auto per chiedere informazioni per l'ospedale: investito e ucciso a Legnano
 Un uomo è sceso dall'auto per chiedere informazioni per l'ospedale, è stato investito e ucciso a Legnano.

Incidente sul Sempione e San Vittore: Olona: 35enne travolta da un'auto: è gravissima
 Un incidente sul Sempione e San Vittore, una donna di 35 anni è stata travolta da un'auto. La donna è in condizioni gravissime.

Incidente in via Mecenate, donna al "nocera" con un tram e cade sul binari: 60enne ferita
 Un incidente in via Mecenate, una donna di 60 anni è caduta sui binari di un tram. La donna è ferita.

Travolto mentre attraversava la strada sulle strisce pedonali: 64enne al pronto soccorso
 Un uomo di 64 anni è stato travolto mentre attraversava la strada sulle strisce pedonali. L'uomo è al pronto soccorso.

Incidente a Cesano Boscone, investita da un'auto: gravissima ragazza di diciotto anni
 Un incidente a Cesano Boscone, una ragazza di 18 anni è stata investita da un'auto. La ragazza è in condizioni gravissime.

Varese, 4 ottobre 2018

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

Milano, fuggi sul suv dopo aver investito e ucciso un automobilista: condannato a 7 anni e mezzo
 Franko Della Torre il 30 aprile scorso, viaggiando a una velocità tra i 115 e i 125 km/h, aveva causato l'incidente in cui perse la vita Lino Chierici, di 57 anni. Poi era scappato.

di **Stefano Severgnini**






Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

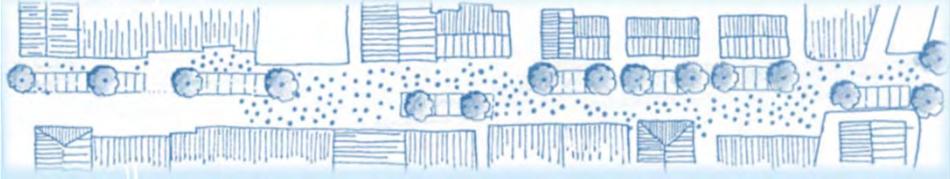


Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PARTE V

**Il ruolo della STRADA nel progetto della città di domani:
DIAMO STRADA ALLE PERSONE**



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

PERCHE' «DARE STRADA ALLE PERSONE»?

L'80% dello spazio aperto accessibile nelle nostre città, **il luogo delle attività e delle relazioni sociali**, è costituito dalle **strade**





Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PERCHE' «DARE STRADA ALLE PERSONE»?

Tabella 3.1 Caratteristiche dei PUM e dei PUMS

Piani Urbani della Mobilità (PUM)	⇔	Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)
Focus sul traffico veicolare		Focus sulle persone/cittadini/attività
Obiettivo principale: ridurre la congestione/aumentare la velocità veicolare		Obiettivo principale: Accessibilità, vivibilità e qualità dello spazio pubblico
Mandato politico e ruolo della componente tecnica		Importanza del processo di partecipazione (ruolo degli stakeholders e della collettività)
Priorità agli aspetti tecnici e di ingegneria del traffico		Percorso integrato di pianificazione: territorio - trasporti - ambiente
Tema dominante: infrastrutture		Combinazione di politiche e misure di gestione della domanda di mobilità coerenti con gli obiettivi
Focus su progetti che richiedono ingenti risorse		Introduzione del concetto di limite nell'uso delle risorse (suolo, energetiche, economiche, fisiche, ecc.)
Valutazioni limitate ad aspetti di tipo tecnico		Valutazione estensiva di efficacia/sostenibilità: tecnica – ambientale - economica - sociale

Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

IL CONCETTO DI LIVING STREET

Il concetto di *living street* riferisce quindi della possibilità di **pensare alla strada urbana:**

- non solo come **asse di scorrimento del traffico veicolare**
- quanto come **spazio di relazione tra una pluralità di utenti** (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, studenti..) **e di funzioni**





Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

MODERAZIONE DEL TRAFFICO

E' necessario quindi un generale **ridisegno della strada** per:

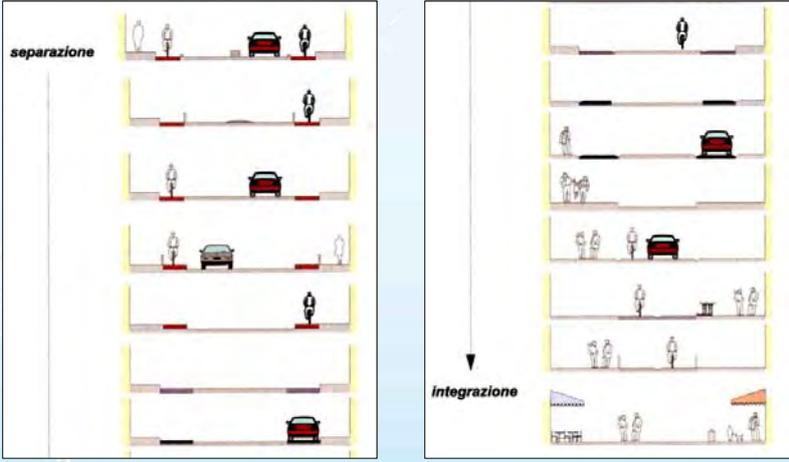
- ✓ ridurre le velocità degli autoveicoli
- ✓ dare continuità ai percorsi
- ✓ proteggere gli attraversamenti trasversali
- ✓ ridurre i livelli di incidentalità
- ✓ abbattere le barriere architettoniche
- ✓ **AUMENTARE LA QUALITÀ DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO**



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

DALLA SEPARAZIONE... ALLO SPAZIO CONDIVISO



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

...SPAZIO CONDIVISO



<http://www.urb-i.com/before-after>
Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

...SPAZIO CONDIVISO



<http://www.urb-i.com/before-after>
Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

...SPAZIO CONDIVISO



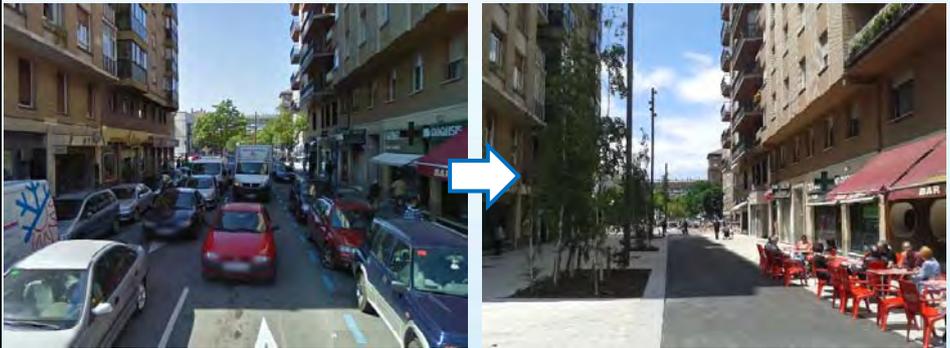
<http://www.urb-i.com/before-after>

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

ZONE 30, MODERAZIONE, SPAZIO CONDIVISO ?



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

Ma come ci sono riusciti? Come hanno ottenuto il consenso necessario?



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE



Hep Monatzeder, **vicesindaco del comune di Monaco**: «obiettivo è arrivare nel 2025 ad avere la quota di spostamenti in automobili in centro città al di sotto del 20% (oggi sono al 27%)»

Per raggiungere l'obiettivo, la città ha destinato alla ciclabilità solamente nell'ultimo anno circa **10 milioni di euro**

un quarto dei quali sono stati utilizzati per attività di comunicazione rivolte alla cittadinanza

Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE

GLI AUTOMOBILISTI DEVONO POTER CAPIRE IL SENSO DELLE ZONE 30

La maggior parte delle persone **non sa** che le zone 30 aumentano la qualità della vita e riducono sensibilmente il rischio di incidenti

NECESSARIA UN'EFFICACE CAMPAGNA DI INFORMAZIONE

Già prima dell'introduzione di una zona 30 si preparano diverse occasioni di incontro ed di divertimento con la popolazione del quartiere, finché nasce una **NUOVA CULTURA DEL TRAFFICO**

Ad esempio:

- ogni giovedì alle 18.30 aperitivo al "tavolo degli incontri" sulla via "velocità 30"
- ogni 1° sabato del mese giochi in strada
- etc...



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LE RAGIONI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

UNA “CULTURA DELLA STRADA” AGGRESSIVA

L’occhio umano non è fatto per le grandi velocità: percepiamo **solo una parte** di ciò che avviene sulle strade e sui bordi

La **velocità di 50 Km/h è incompatibile con la precedenza accordata ai pedoni**
 In molte situazioni l’automobile non ha il tempo di reagire e di fermarsi

A Driver's Peripheral Vision Is Reduced at Higher Speeds



Source: Cities Safer by Design (2015) 

Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LE RAGIONI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

A VELOCITÀ RIDOTTA MIGLIORA LA SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI

Riducendo la velocità, lo spazio di frenata dei veicoli è molto più breve
 Dimezzando la velocità, lo spazio di frenata si riduce di tre quarti

Moderare la velocità è segno di civiltà



Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

LE RAGIONI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Numerose ricerche, condotte nei paesi che hanno adottato da molti anni gli indirizzi di intervento caratteristici delle tecniche di moderazione del traffico, evidenziano che la **riduzione di velocità** comporta **benefici** non soltanto per gli **utenti deboli** della strada, ma anche per gli stessi **automobilisti**

**NON SONO QUINDI MISURE CONTRO GLI AUTOMOBILISTI, MA
 BENSÌ A FAVORE DELLA SICUREZZA E DELLA CONVIVENZA
 TRA TUTTI GLI UTENTI DELLA STRADA,
 PER RIDARE QUALITÀ ALLA STRADA
 COME SPAZIO PUBBLICO**

Varese, 4 ottobre 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

EFFICACIA DELLE ZONE 30

EFFICACIA

Le **esperienze straniere e adesso italiane** hanno mostrato l'efficacia di questa tecnica per una **gestione "dolce" del traffico** e per la **riqualificazione urbana**:

- il traffico diventa più fluido e scorrevole
- il traffico di transito viene disincentivato
- migliora la qualità dello spazio urbano
- diminuisce notevolmente il numero e la gravità degli incidenti
- vengono eliminate le barriere architettoniche
- viene favorito lo sviluppo della personalità del bambino che entra in relazione e si rapporta con le auto
- miglioramento ambientale: minori emissioni inquinanti (ossidi d'azoto, anidride carbonica, polveri..) e minor inquinamento acustico
- **rivalutazione delle proprietà immobiliari**

Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

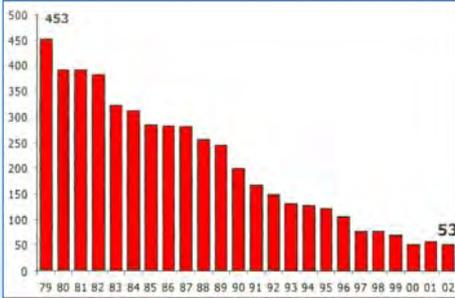
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

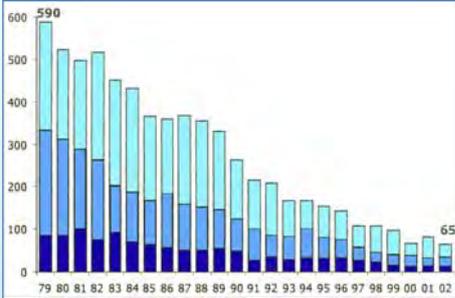


EFFICACIA DELLE ZONE 30: IL CASO DI CHAMBERY

L'introduzione delle zone 30 su tutto il territorio urbano ha dato **risultati eccellenti per quanto riguarda la sicurezza.**

Tra il 1979 e il 2002, gli **incidenti stradali con danni alle persone** sono passati **da 453 a 53**; il **numero di feriti e morti** è sceso da **590 a 65**, secondo un trend di riduzione costante.





Varese, 4 ottobre 2018



LIFE 15 IPE IT 013

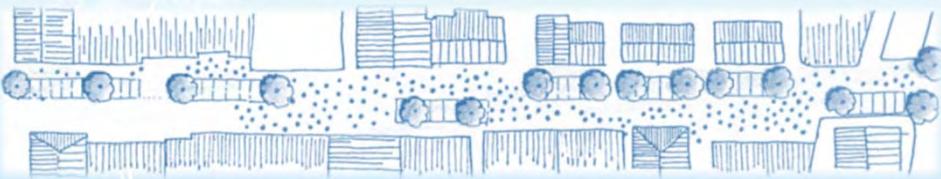
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PARTE VI

Le sperimentazioni



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

SPERIMENTARE LE ZONE 30



Freitag 16h52 Samstag 09h24 Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest • blühende Straße

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

1. TERNI – 2013
2. MODENA – 2014
3. CASALMAGGIORE – 2014
4. REGGIO EMILIA – 2016
5. MILANO – 2018



Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) - 2014





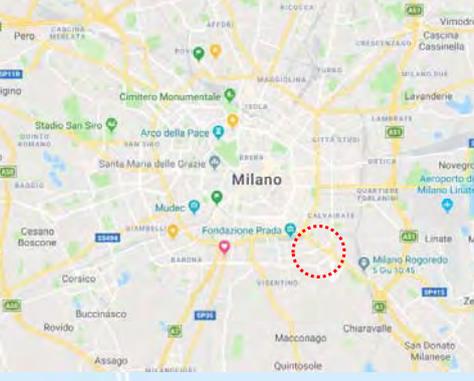


Varese, 4 ottobre 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com
 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018





Progetto realizzato in collaborazione con le associazioni **Genitori Antismog** e **Fiab Ciclobby** e con il patrocinio del **comune di Milano**

Varese, 4 ottobre 2018

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018

PROGRAMMA DI TRENtami: 10-13 maggio 2018

10 maggio (venerdì)

- 09:00 - 13:00: Attività di sensibilizzazione in ZONA 30. Creazione di percorsi di mobilità per bambini e anziani.
- 10:00 - 18:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 18:00 - 21:00: Spettacolo di teatro per bambini e ragazzi.
- 21:00 - 23:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.

11 maggio (sabato)

- 09:00 - 13:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 13:00 - 18:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 18:00 - 21:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 21:00 - 23:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.

12 maggio (domenica)

- 09:00 - 13:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 13:00 - 18:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 18:00 - 21:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 21:00 - 23:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.

13 maggio (venerdì)

- 09:00 - 13:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 13:00 - 18:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 18:00 - 21:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.
- 21:00 - 23:00: Laboratorio di progettazione partecipata con i cittadini.

Varese, 4 ottobre 2018

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018

Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018

ZONA 30, GENTE CONTENTA

ATTENZIONE
NUOVO SISTEMA DI PARCHEGGIO
ENTRA NEL PARCHEGGIO IN RETROMARCIA



IN QUESTO MODO (proposto dal Ministero dei Trasporti)
MIGLIORA LA VISIBILITÀ IN INGRESSO ED USCITA
ED AUMENTA LA SICUREZZA

Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Varese, 4 ottobre 2018

With the contribution of the LIFE Programme of the European Union
LIFE 15 IPEIT 013

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Matteo Donde Architetto - www.matteodonde.com - matteo.donde@gmail.com

rallentare
bambini allevati all'aperto

www.lifeprepare.eu - info@lifeprepare.eu

Regione Emilia-Romagna
Regione Lombardia
REGIONE PIEMONTE
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
ARPAE
ARPAV
ARPA Lombardia
ARPA FVG
ARSD ENVIRONMENT
Comune di Bologna
Comune di Milano
CITTÀ DI TORINO
ERVET
FLA

161