



 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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

Mantova, 12 aprile 2018

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

CONSEGUENZE...

...INVASIONE TOTALE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO







Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Programme for the Promotion of Air

MENTRE ALTROVE...



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Programme for the Promotion of Air

MENTRE ALTROVE...

*"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"*



BETTER MOBILITY

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

MOTORI

Gli automobilisti più felici del Pianeta? Sono gli olandesi. L'Italia tra le peggiori d'Europa

Milano guida la classifica delle città dove si guida meglio. Seguono Napoli, Roma e Bologna

L'Olanda batte tutti

Le migliori condizioni di guida a livello planetario si trovano in Olanda, seguono Francia, Stati Uniti, Repubblica Ceca e Belgio che occupano le prime cinque posizioni della classifica stilata da Waze, l'app che consente agli automobilisti di evitare il traffico e risparmiare tempo e denaro al volante.





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



CONSEGUENZE...

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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



CONSEGUENZE...

...PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU STRETTI E INACCESSIBILI






Mantova, 12 aprile 2018

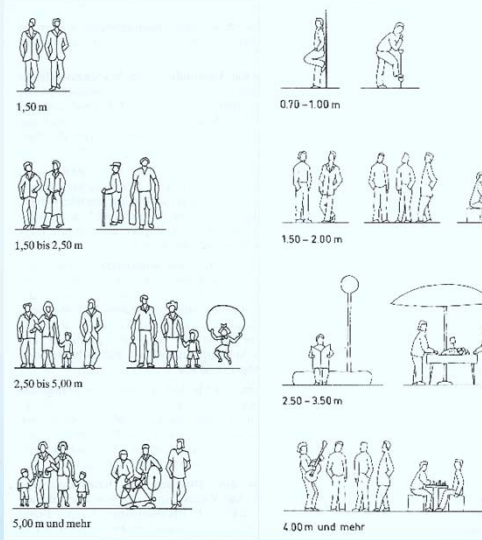


LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com







Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



CONSEGUENZE...

...PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Nuova Repubblica Italiana

CONSEGUENZE...

...CROLLO DELLA QUALITA' DELL'ARIA CHE RESPIRIAMO

Smog, Italia convocata a Bruxelles: rischia il deferimento alla Corte di Giustizia Ue. Sotto accusa per i livelli di NO2 e PM10



Il ministro dell'Ambiente Galletti, insieme ai colleghi di altri otto Stati dell'Ue, incontrerà il commissario Vella per un aggiornamento sulle misure pianificate in materia di qualità dell'aria. Il nostro Paese è sottoposto a due procedure di infrazione per la concentrazione di biossido di azoto e particolato atmosferico. Boraschi (Greenpeace): "Sarà un confronto imbarazzante", il governo italiano "è stato del tutto inoperoso"

L'inquinamento plasma anche il Dna e provoca malattie



Esperimento canadese: lo smog condiziona l'espressione di alcuni geni. E quindi conta più dove vivi e che cosa respiri tutti i giorni, piuttosto che la storia dei tuoi nonni e bisnonni

di SILVIA BENCIVELLI

00 marzo 2018

L'INQUINAMENTO fa male, e lo sapevamo già. Quello che non sapevamo è quanto potesse far male "sperando" l'espressione dei nostri geni. Quindi quale fosse l'impatto di particolari foci e di geni sul rischio cardiometabolico e respiratorio attraverso le modifiche al lavoro del nostro Dna. La risposta è arrivata da un complesso studio canadese pubblicato sull'ultimo numero della rivista Nature Communications e non lascia scampo: l'impatto è alto, molto alto. E persino più alto di quello riferito alla nostra discendenza genetica. Per dirla in parole povere: conta più dove vivi e che cosa respiri tutti i giorni, piuttosto che la storia dei tuoi nonni e bisnonni.

La domanda di fondo è sempre quella: quanto interagiscono genetica e ambiente nel decidere chi siamo e come siamo? Negli anni la ricerca ha dato molte risposte con ricerche di laboratorio e studi epidemiologici sempre più sofisticati, che insieme hanno composto un puzzle complesso. Oggi i canadesi vi aggiungono un tassello importante grazie a un imponente numero di dati, circa 1,6 milioni, riferiti a più di mille cittadini tra i 40 e i 70 anni abitanti in regioni diverse del Québec: Montreal, il maggiore centro urbano con una densità di 4000 abitanti per kmq; Québec City, più piccola e meno densamente abitata; e Saguenay-Lac-John, una regione di grande fertilità.

Ovviamente il livello di inquinamento varia molto tra i tre centri, mentre tutti i soggetti coinvolti nello studio hanno la stessa origine: sono tutti discendenti dai coloni francesi insediati in Canada ai primi del Seicento. In questo modo, mentre la genetica di base era più o meno omogenea, si è potuto pesantare il livello di espressione di alcuni geni (codificati misurando la quantità di certe proteine nel sangue, che dai geni derivano) in correlazione con l'esposizione a inquinanti ambientali. E si è visto che la regione geografica di residenza pesa davvero tanto, se non i ricercatori, da contribuire a spiegare perché tra una regione e l'altra si trovano differenze nell'incidenza di asma e di altre malattie.



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Nuova Repubblica Italiana

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 09h42 • Mis à jour le 23.01.2018 à 11h11 |

Propos recueillis par Stéphane Mandard

Abonnez-vous à partir de 1€

Partager (3 913)

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



TOM FOWELL, Saturday 11 March 2017 10:28 | 52 comments

Click to follow The Evening Standard



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Supporta la Polizia di Strada

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**

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Supporta la Polizia di Strada

LA STRAGE QUOTIDIANA

DOPO UN PESSIMO 2017 22 gennaio 2018

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

Marco Menduni

COMMENTI (3)                                 



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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%




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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"






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Propone la Politica di Trasporti

Esempi del cambiamento... BILBAO

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



Límite de velocidad en la Avenida Universidades. / A. G.

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




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Propone la Politica di Trasporti

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 autovelex, alla fine usare il mezzo pubblico o la bici risulta più comodo»

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
La Regione Propone la Polizia di Strada

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 LONGHIN

Lo leggo dopo 20 settembre 2017

127

f

t

g+

in

p

1

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 contachilometri 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.

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

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
La Regione Propone la Polizia di Strada

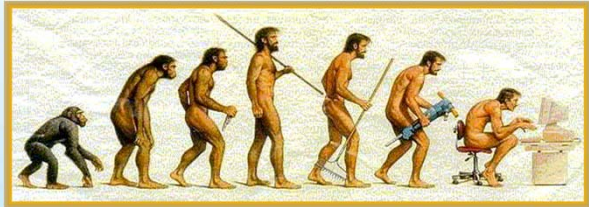
CONSEGUENZE...

I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI

Il **movimento** è alla base della vita di relazione e permette all'individuo di entrare in rapporto coi suoi simili, con l'ambiente circostante e col mondo degli oggetti

Nel **bambino** la motricità è una necessità vitale, importante per uno sviluppo psicofisico armonico

Ma la **cultura della macchina** ha portato l'uomo ad uno **stato di sedentarietà cronica** e il bambino è diventato **"un bambino seduto"**



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



CONSEGUENZE...

I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI

Niels Egelund, professore alla Università di Aarhus in Danimarca, ha realizzato **uno studio su 19.527 studenti di età compresa tra 5 e 19 anni**.

E' stato consegnato a tutti un questionario appena entrati nella classe. I risultati sono stati resi pubblici recentemente dal centro di ricerca OPUS, presso l'Università di Copenhagen.

Gli studenti che hanno fatto il viaggio da soli hanno risposto al questionario molto meglio di quelli che sono stati accompagnati in auto o con i mezzi pubblici.

Chi va a scuola in autonomia, a piedi o in bicicletta, ha maggiore capacità di apprendimento e di concentrazione



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



CONSEGUENZE...

CHI VA A SCUOLA IN AUTONOMIA HA MAGGIORE CAPACITÀ DI APPRENDIMENTO E DI CONCENTRAZIONE, EPPURE...

I genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto di più rispetto agli altri Paesi

Lo conferma anche lo studio dell'Istc-Cnr promosso dal Policy Studies Institute di Londra — un'indagine che riguarda 15 Paesi del mondo, tra cui Italia e Germania.

Ebbene, **l'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11% nel 2002 al 7% nel 2010**

Per fornire un metro di paragone l'autonomia dei **bimbi inglesi è al 41% e quella dei tedeschi al 40%**



Mantova, 12 aprile 2018


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


LA STRAGE QUOTIDIANA

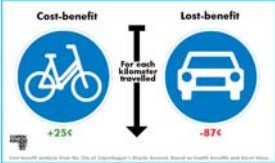
COSTI SOCIALI

✓ 2% del P.I.L. = 30 miliardi di euro

INQUINAMENTO

✓ 15 miliardi l'anno

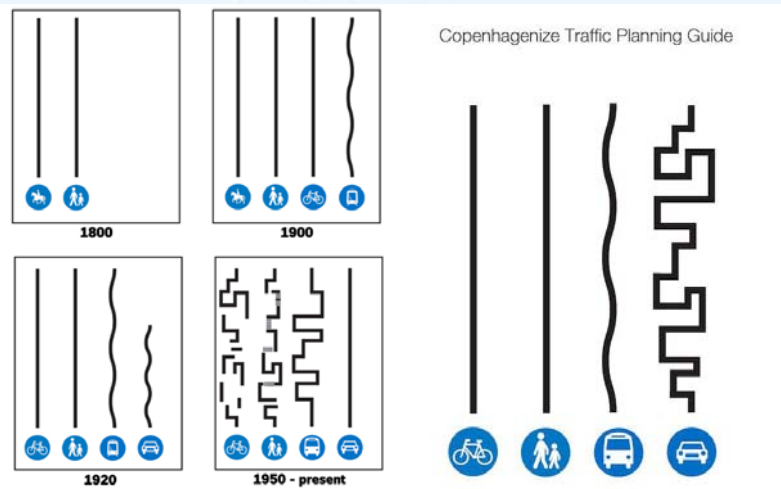
...UN SISTEMA INEFFICIENTE!




Mantova, 12 aprile 2018


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


Esempi del cambiamento... COPENHAGEN



Mantova, 12 aprile 2018




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


PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

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



Mantova, 12 aprile 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Dondé 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'**



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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'**

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE II

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



Mantova, 12 aprile 2018



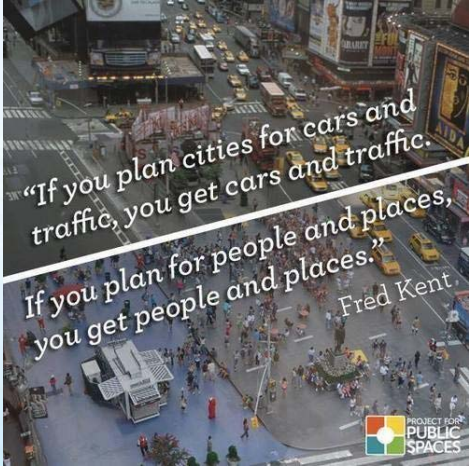
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



CAMBIARE MODELLO DI MOBILITÀ È UNA NECESSITÀ



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... AMBURGO

Il Piano della mobilità recentemente approvato prevedere di «rendere inutile» l'uso dell'automobile entro 20 anni

Hamburg's Plan to Eliminate Cars in 20 Years





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Project for the Promotion of Air

Esempi del cambiamento... HELSINKI

1. April 2018, 10:49 Uhr 32-Serie Nahverkehr weltweit

Helsinki will jedem die Möglichkeit geben, bequem ohne Auto zu leben



Finlands Hauptstadt baut Autobahnen zurück, die bis ins Zentrum reichen – nur so entsteht genügend Freiraum für die vielen Wohnungssuchenden.

Von *Ulrike Bignalle*

In diesem Winter konnte man auch die Abkürzung nehmen und vom Zentrum aus zu Fuß nach Laajasalo gehen. Die Ostsee um Helsinkis Stadtkern herum war zugefroren, das Eis trug. Laajasalo liegt auf einer Halbinsel und ist einer der Stadtteile, die gerade stark wachsen. Doch weil es auch in Finnland nur noch alle paar Jahre kalt genug ist für den Spaziergang übers Meer, baut die Stadt eine Brücke nach Laajasalo.

Helsinki: in 10 anni stop alle auto in circolazione con metro e bus collettivi

«Helsinki vuole dare a tutti la possibilità di vivere senza auto»




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Project for the Promotion of Air

Esempi del cambiamento... OSLO

Oslo sarà la prima città senza automobili dal 2019

meteo.it Pubblicato il 19 SET 2016 di SEBASTIANO SALVETTI

READ THE ENGLISH VERSION

Oslo ha deciso di ridurre drasticamente i parcheggi, così da impedire l'accesso delle automobili al centro. Per garantire la mobilità di residenti e pendolari verranno potenziati i trasporti pubblici e le piste ciclabili.

Oslo non vuole più avere nulla a che fare con le auto. Dopo l'accordo tra i principali partiti politici per impedire la vendita delle vetture a benzina e gasolio entro il 2025 – una risoluzione al momento non ancora convertita in legge – la municipalità della capitale norvegese ha indetto una nuova crociata contro le quattro ruote. Di qualsiasi tipo esse siano. Obiettivo è, entro il 2019, vietare tutte le auto nel centro città.







Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

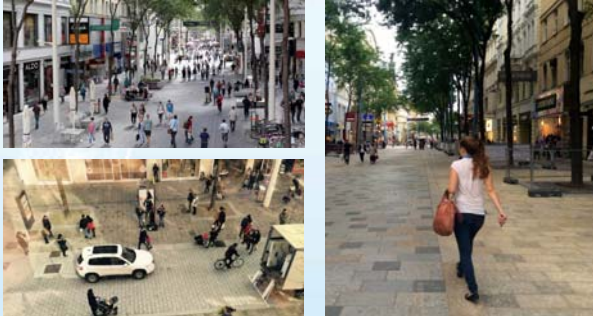
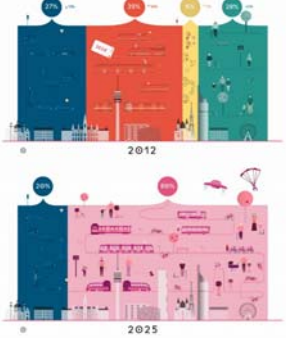
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... VIENNA

«Garantire la migliore qualità della vita per i bambini deve essere l'obiettivo primario: I bambini sono il nostro futuro e solamente se cresceranno in un ambiente sano e accogliente potremo avere domani degli adulti responsabili»

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... BARCELLONA

Barcelona: se le strade ritornano alle persone

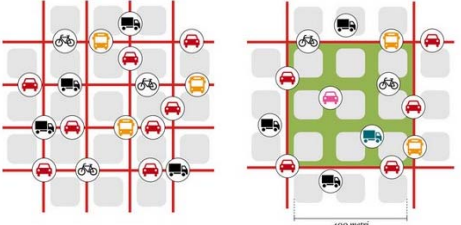
News: [Tutto sulla mobilità urbana](#) - 19 dicembre 2014



Le rivoluzioni possono cominciare in molti modi, ma solitamente la causa scatenante che accende la miccia della novità risiede nella volontà di cambiare uno stato di cose che viene percepito come ingiusto, diseconomico, dannoso o tutt'e tre le cose insieme: e Barcellona sta tracciando un nuovo corso verso una mobilità sempre più a misura di persona, togliendo spazio alle auto. In questi giorni, dopo la pubblicazione di un articolo su *The Guardian*, anche altre testate hanno ripreso la notizia, ampliandola: è il caso di *Internazionale* che ha tradotto un pezzo di Kate Groetzinger uscito su Quartz, corredandolo anche con infografiche che valgono più di tante parole:

Il nuovo piano di mobilità di Barcellona – presentato nel 2014 e scaricabile da [qui](#) – sta entrando nel vivo e la municipalità ha intenzione di ridurre il traffico del 21 per cento. Ma c'è di più: la strada per farlo è liberare quasi il 60 per cento delle vie attualmente utilizzate dalle auto per trasformarle in “spazi per i cittadini”.

Questo piano innovativo prenderà il via grazie ai “superisolati”, cioè mini-quartieri attorno a cui il flusso del traffico attualmente composto da auto verrà via via ridimensionato per “riempire la nostra città con la vita”, come recita lo slogan della campagna.



Mantova, 12 aprile 2018


 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**



Mantova, 12 aprile 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**



Mantova, 12 aprile 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Dondé 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.



copenhagene.com

12

Mantova, 12 aprile 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Dondé 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



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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**

Mantova, 12 aprile 2018

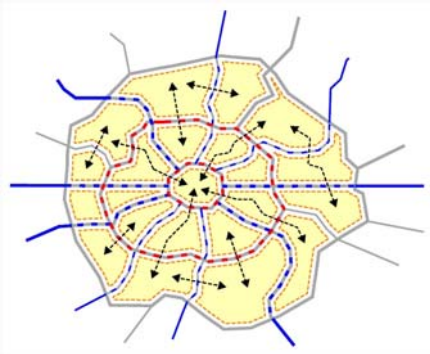
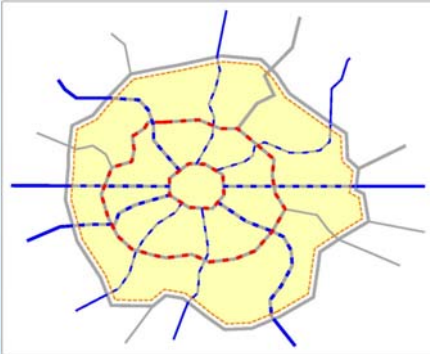


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

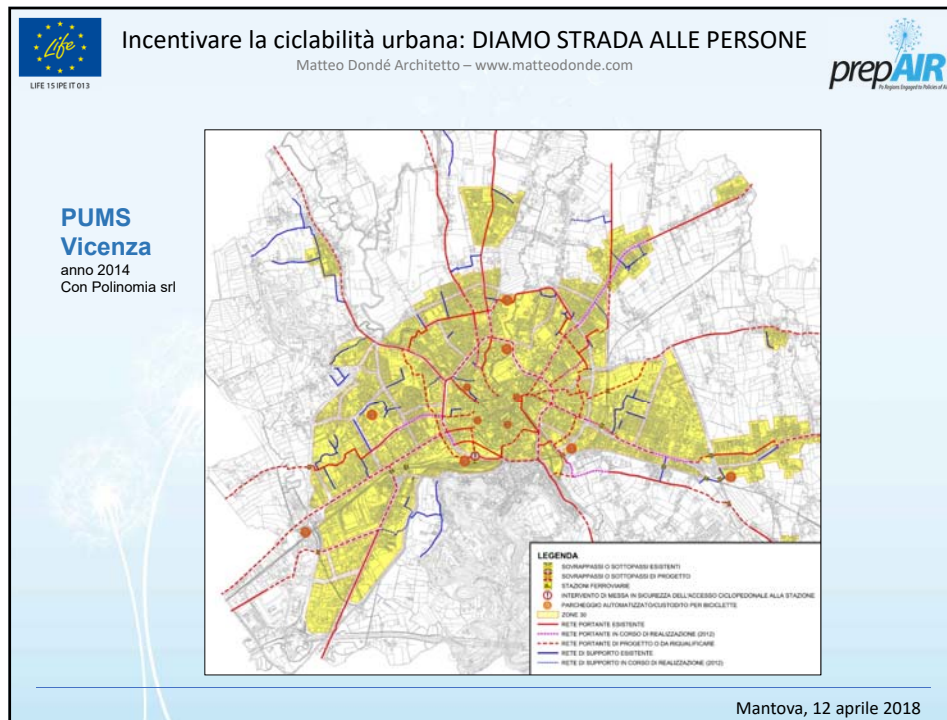
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Il «modello» della Mobilità Nuova

Mantova, 12 aprile 2018



 LIFE 15 IPE IT 013

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

 prepAIR
la Regione Pubblica la Politica di

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 **BICIPLAN**
- ✓ un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, vero elemento di pericolo: **MODERAZIONE DEL TRAFFICO** e **ZONE 30**



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

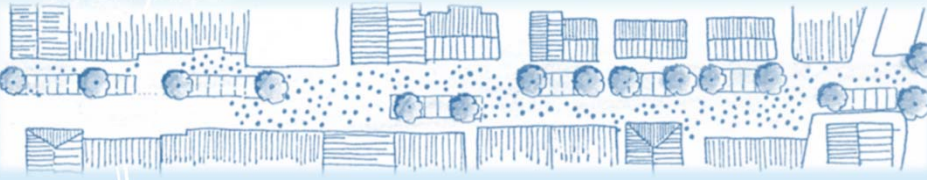
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE III

Per una città ciclabile: IL BICIPLAN



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

CRITERI FONDAMENTALI

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

la 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	la 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
la 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	la 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

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIAN

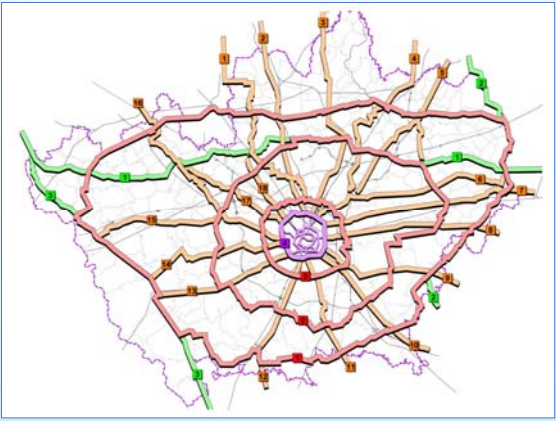
INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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

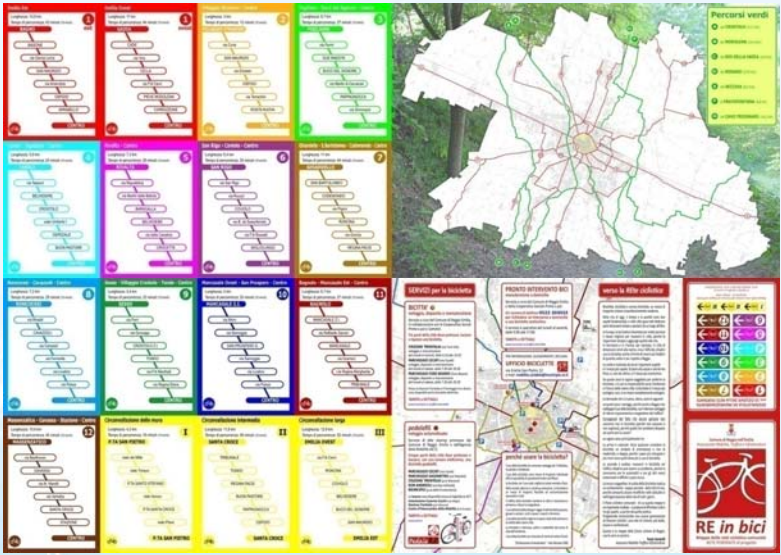
3 percorsi anulari
attorno al centro



Mantova, 12 aprile 2018

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





Mantova, 12 aprile 2018

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





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com





Mantova, 12 aprile 2018



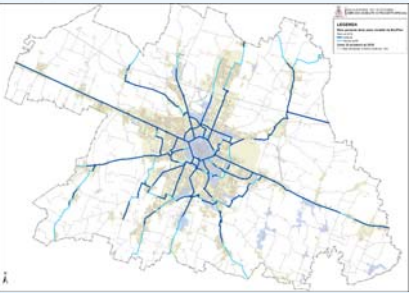
LIFE 15 IPE IT 013

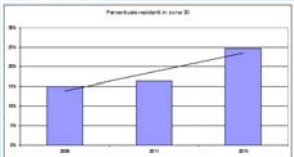
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



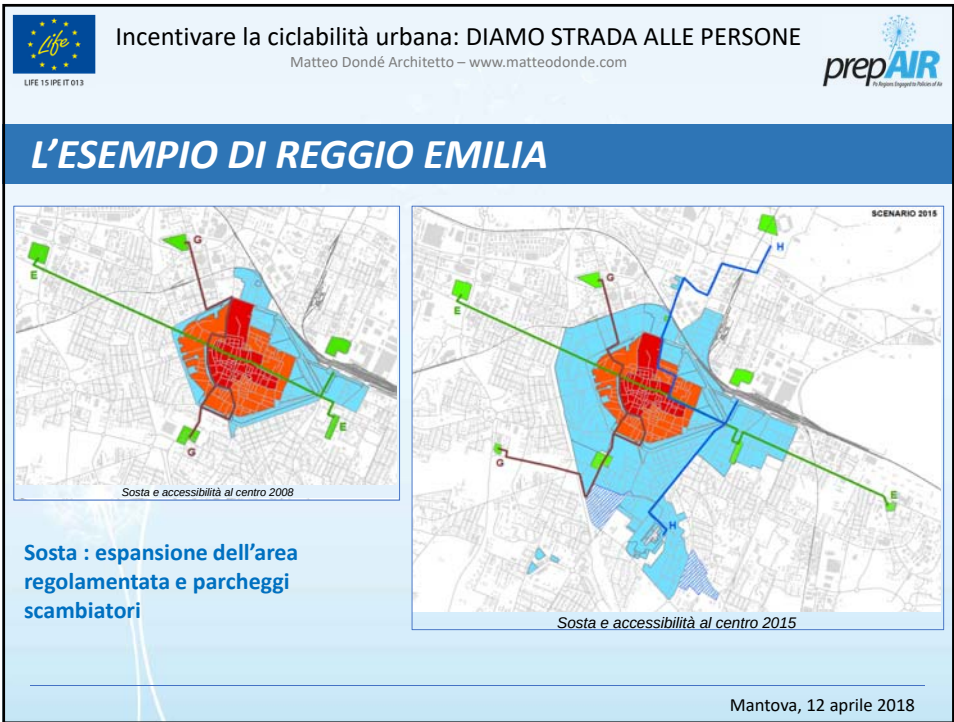
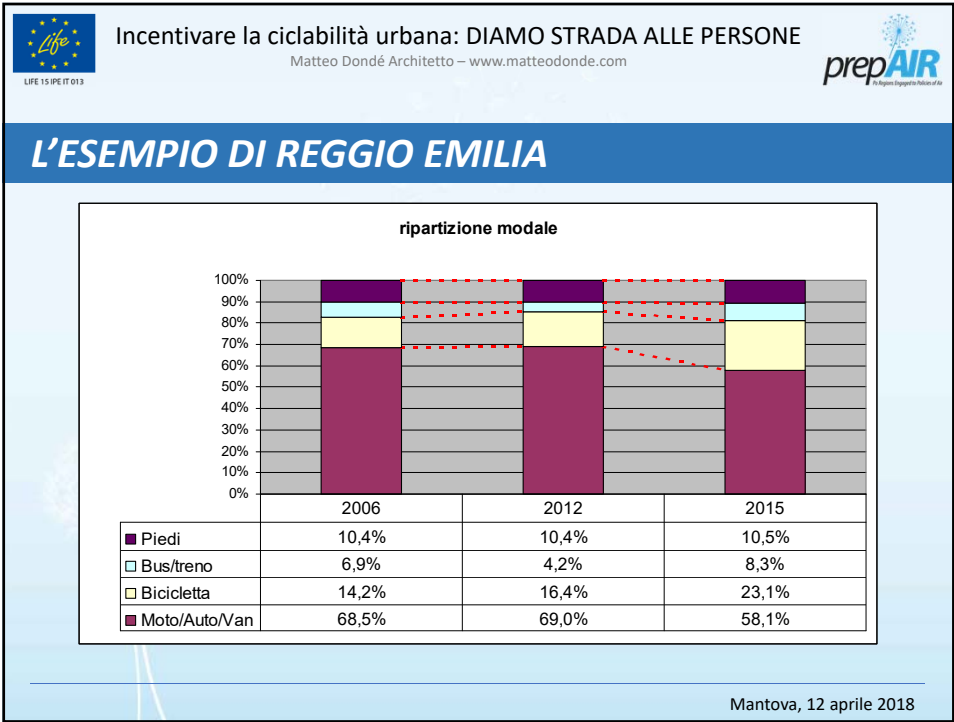
L'ESEMPIO DI REGGIO EMILIA





CICLABILI - KM		previsti	2008	2016	var. % dal 2008	% realizzati al 2016
a - portanti/biciplan	km	136	68,9	94,3	37%	70%
b - secondarie/di supporto	km		74	129,3	75%	
c - greenway	km		13,0	39,2	202%	
Totale piste ciclabili	km		156	263	69%	
Piste ciclabili/ab	m/ab.		0,9	1,5	63%	
d - strade in Z30/centro storico	km		49,7	120	142%	
TOTALE PERCORSI CICLABILI			206	383	86%	

Mantova, 12 aprile 2018





Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES

anno 2012




Mantova, 12 aprile 2018



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

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



Mantova, 12 aprile 2018



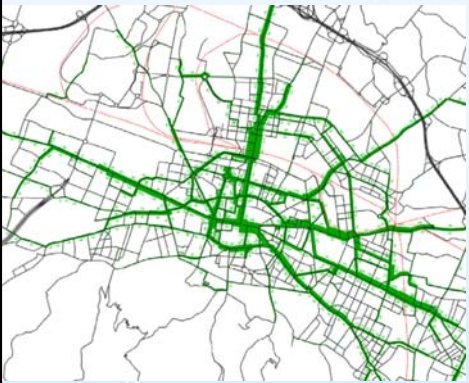
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



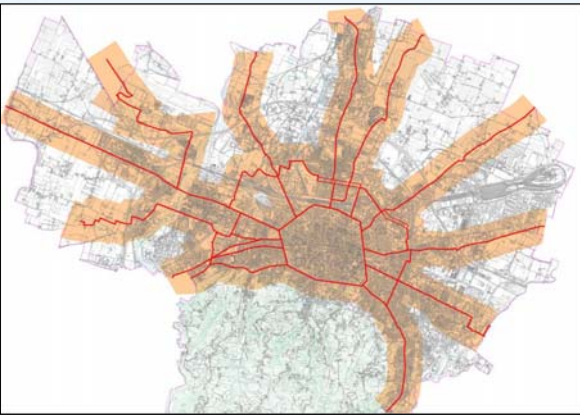
IL BICIPLAN

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



Mantova, 12 aprile 2018



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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?




Mantova, 12 aprile 2018



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



L'ESEMPIO OLANDESE




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: «ROAD DIET»

REDISTRIBUZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



Incantivare 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.)

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Pubblica la Politica di Vita

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Pubblica la Politica di Vita

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: mostrandole 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.

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

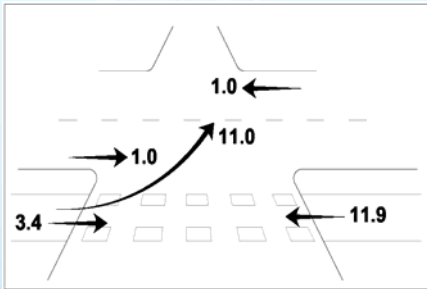
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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.**

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

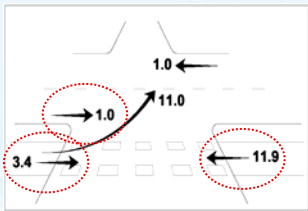
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

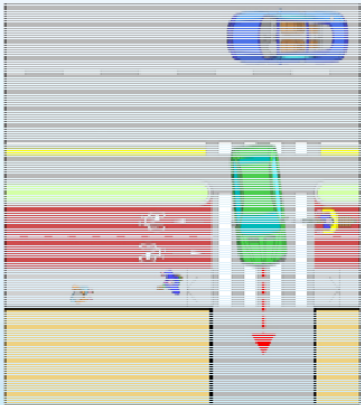
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The Region's Support to Policies of Air

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Percorsi bidirezionali in ambito urbano

02 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](#)

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

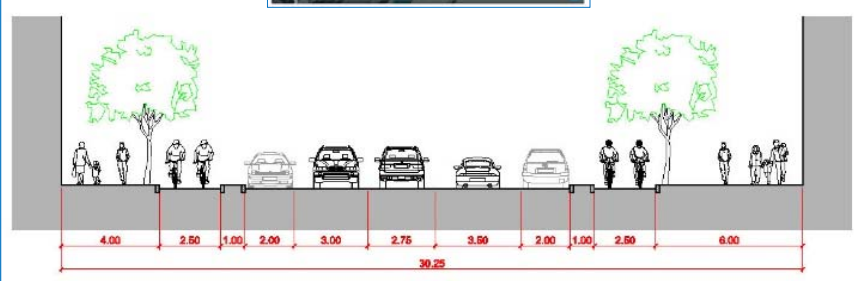
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The Region's Support to Policies of Air

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



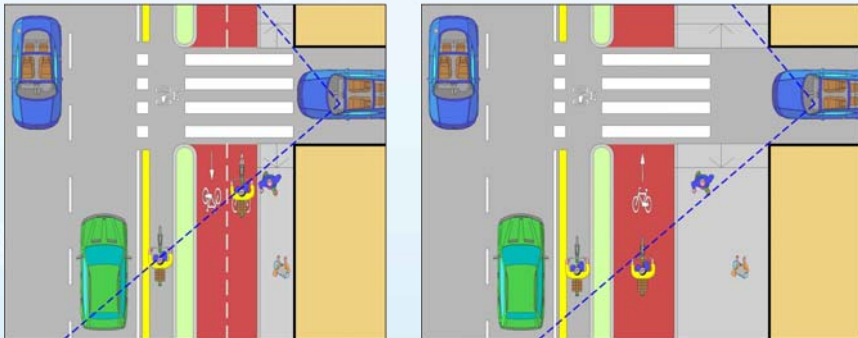


4.00	2.50	1.00	2.00	3.00	2.75	3.50	2.00	1.00	2.50	6.00
30.25										

Mantova, 12 aprile 2018


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


SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Mantova, 12 aprile 2018


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


Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

I percorsi CICLOPEDONALI

Problematiche riguardanti il **CONFLITTO TRA PEDONI E CICLISTI**

Tale soluzione andrebbe valutata sempre con grande attenzione, dato che il **conflitto tra pedoni e biciclette è spesso maggiore di quello tra queste ultime e le automobili**

Per tale motivo tale soluzione dovrebbe essere adottata per offrire un buon livello di protezione alle categorie di ciclisti più 'deboli', mentre dovrebbe essere preclusa alle altre categorie

Come evidenziato dalla maggior parte dei manuali europei di progettazione di reti ciclabili, **'...i ciclisti non sono un'entità omogenea, ogni categoria pone esigenze diverse...'**



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

I percorsi CICLOPEDONALI

DIVERSE CATEGORIE DI CICLISTI

Come evidenziato dalla maggior parte dei manuali europei di progettazione di reti ciclabili:

“I ciclisti non sono un’entità omogenea, ogni categoria pone esigenze diverse...”

Ciò significa che se una soluzione risulta ottimale per la sicurezza dei bambini (ad esempio nei percorsi del Bicibus) può non esserlo per l’adulto che va a lavorare, che anzi andrà pregiudicata la fluidità del proprio tragitto.

A livello europeo si distinguono due grandi categorie di ciclisti:

IL CICLISTA TARTARUGA...
ANZIANI, MAMME E BAMBINI

- NON HA FRETTA
- RICHIEDE UNA PROTEZIONE MAGGIORE (percorsi ciclabili separati, percorsi ciclopedonali)
- UTILIZZA LE PISTE PER IL TEMPO LIBERO, ANDARE A FARE LA SPESA, ANDARE ALLA SCUOLA INFERIORE, INNAMORATI SICURI ALL’INTERNO DEL PROPRIO QUARTIERE.

...E IL CICLISTA LEPRE
RAGAZZI E ADULTI

- VUOLE MUOVERSI VELOCEMENTE
- RICHIEDE UNA PROTEZIONE MINORE (senza ciclabili)
- UTILIZZA LE PISTE PER ANDARE A LAVORARE, ANDARE ALLA SCUOLA SUPERIORE, INNAMORATI APPROPRIATI ALL’INTERNO DELLA CITTÀ E DEL PROPRIO QUARTIERE.

E dunque necessario considerare tutte le categorie di ciclisti per evitare pericolosi conflitti e incrementare l’utilizzo del mezzo a pedali da parte di tutti. È importante affiancare a percorsi ciclopedonali una rete più “leggera” di corsie ciclabili che assicurino la continuità del sistema di mobilità ciclabile nel suo complesso.

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

I percorsi CICLOPEDONALI

Problematiche riguardanti il **CONFLITTO TRA PEDONI E CICLISTI**

✓ Secondo l’**articolo 4 comma 5 del D.M. 30/11/1999 n°557**:

i percorsi promiscui pedonali e ciclabili sono realizzati, di norma, all’interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l’ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili o gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili programmati.

In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- **larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all’articolo 7 (maggiore quindi di 2,50m);**
- **traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale, quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità...**

✓ Secondo l’**articolo 182 comma 4 del D.M. 30/04/1992 n°285**:

i ciclisti devono condurre a mano il proprio veicolo quando siano di intralcio o di pericolo per i pedoni.

Mantova, 12 aprile 2018


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


PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

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



Copenhagen
 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.



Mantova, 12 aprile 2018


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

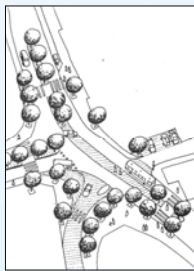

UN ESEMPIO: LA FASCIA CENTRALE POLIFUNZIONALE

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

Mantova, 12 aprile 2018



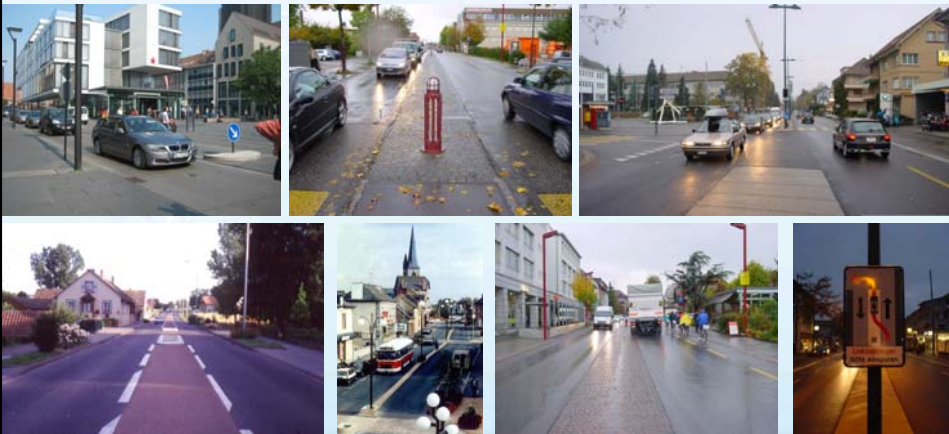
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



FASCIA POLIFUNZIONALE: ESEMPI IN EUROPA



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

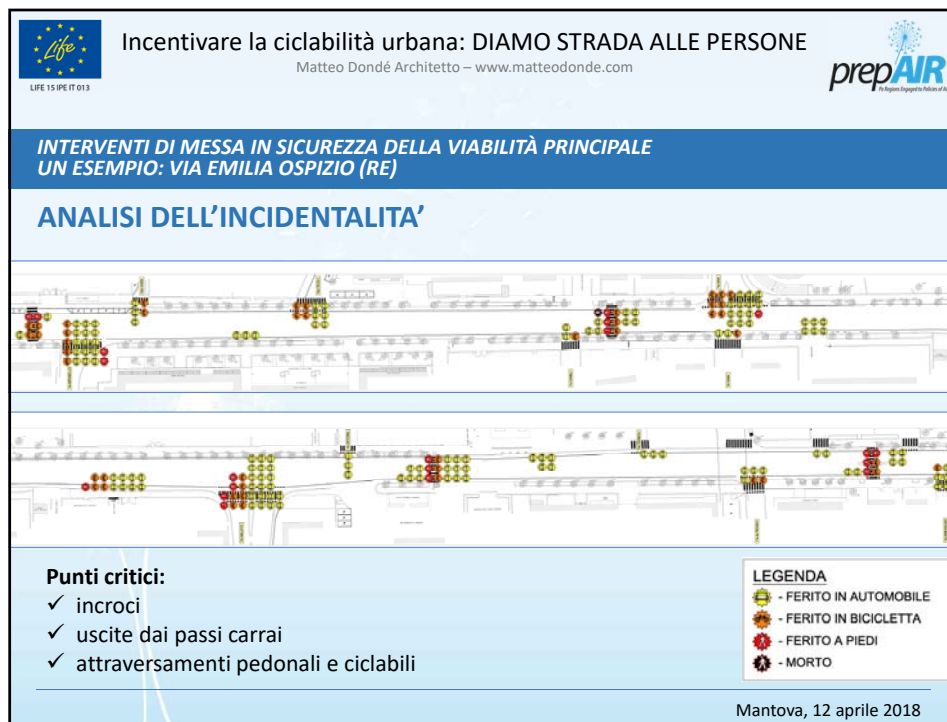


**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE
UN ESEMPIO: VIA EMILIA OSPIZIO (RE)**

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



Mantova, 12 aprile 2018





LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

Caditoie per ciclisti e cordoli ribassati per facilitare la percorrenza della corsia ciclabile



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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




Mantova, 12 aprile 2018



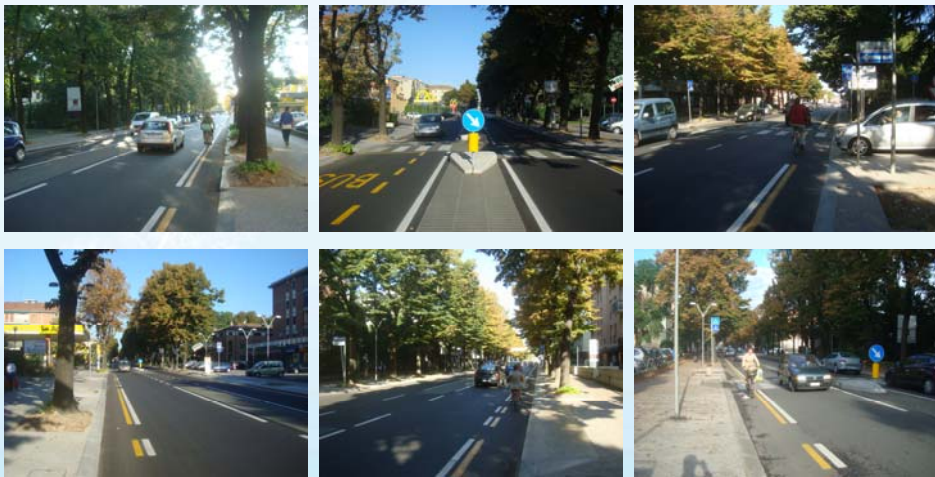
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Pubblica la Polizia di Stato

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





	2006	2007	2008	2009
INCIDENTI	13	28	54	54
FERITI	45	55	64	40
MORTI	1	0	0	0

Data provvisoria 2009
 Incidenti 28, Feriti 55, Morti 0



**Automobilista in transito:
svolte agli incroci**

**Automobilista residente:
ingresso e uscita dai passi carrai**

La zona centrale è la fascia centrale, una strada a scorrimento veloce con
 corsie a senso unico e corsie di sorpasso. Le corsie di sorpasso sono
 riservate ai veicoli a motore. Le corsie di sorpasso sono riservate ai
 veicoli a motore. Le corsie di sorpasso sono riservate ai veicoli a motore.
 Le corsie di sorpasso sono riservate ai veicoli a motore. Le corsie di
 sorpasso sono riservate ai veicoli a motore. Le corsie di sorpasso sono
 riservate ai veicoli a motore. Le corsie di sorpasso sono riservate ai
 veicoli a motore. Le corsie di sorpasso sono riservate ai veicoli a motore.

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



La Regione Pubblica la Polizia di Stato

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»**



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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 Gandolfi e Massimo Magnani, dirigente dell'area Pianificazione strategica del Co-



esclusa di stoppa

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 mar-

ciapiedi, 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" (a cui ha concorso il progetto di via Emilia Ospizio) e uno dei settori più

complessi, in cui l'innovazione tecnologica trova ampi spazi di applicazione. La giuria 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.

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

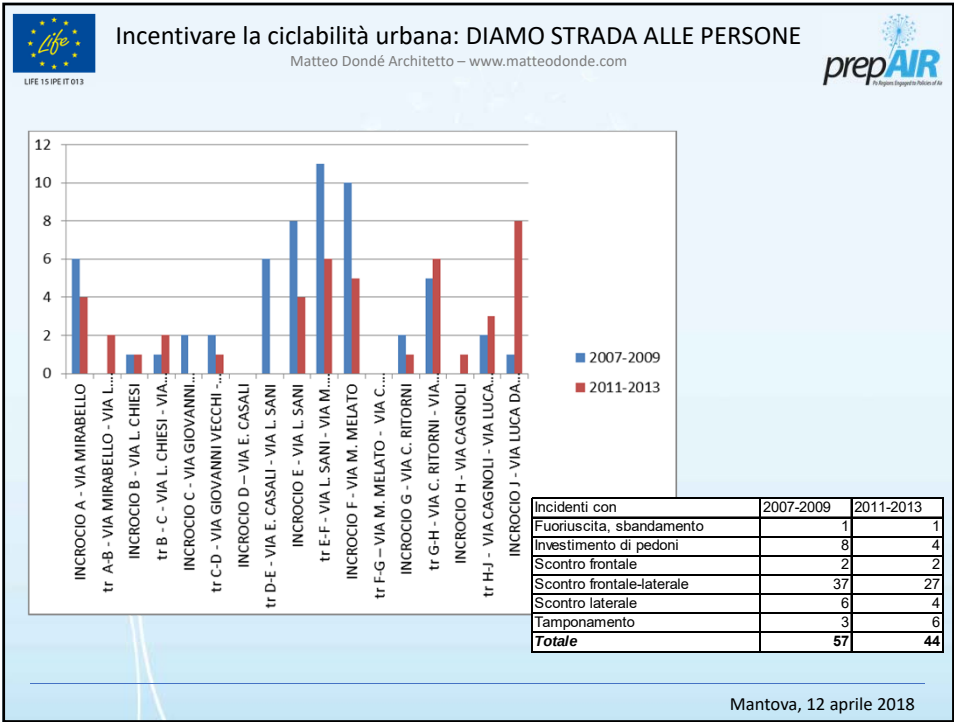
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

Incidenti nella tratta	INCIDENTI TOTALI		
	2007-2009	2011-2013	var%
INCROCIO A - VIA MIRABELLO	6	4	-33%
tr A-B - VIA MIRABELLO - VIA L. CHIESI	0	2	0%
INCROCIO B - VIA L. CHIESI	1	1	0%
tr B - C - VIA L. CHIESI - VIA GIOVANNI VECCHI	1	2	100%
INCROCIO C - VIA GIOVANNI VECCHI	2	0	-100%
tr C-D - VIA GIOVANNI VECCHI - VIA E. CASALI	2	1	-50%
INCROCIO D - VIA E. CASALI	0	0	0%
tr D-E - VIA E. CASALI - VIA L. SANI	6	0	-100%
INCROCIO E - VIA L. SANI	8	4	-50%
tr E-F - VIA L. SANI - VIA M. MELATO	11	6	-45%
INCROCIO F - VIA M. MELATO	10	5	-50%
tr F-G - VIA M. MELATO - VIA C. RITORNI	0	0	0%
INCROCIO G - VIA C. RITORNI	2	1	-50%
tr G-H - VIA C. RITORNI - VIA CAGNOLI	5	6	20%
INCROCIO H - VIA CAGNOLI	0	1	0%
tr H-J - VIA CAGNOLI - VIA LUCA DA REGGIO	2	3	50%
INCROCIO J - VIA LUCA DA REGGIO	1	8	700%
Totale	57	44	-23%
totale escluso via Luca da Reggio	56	36	-36%

Mantova, 12 aprile 2018





LIFE 15 IPE IT 013

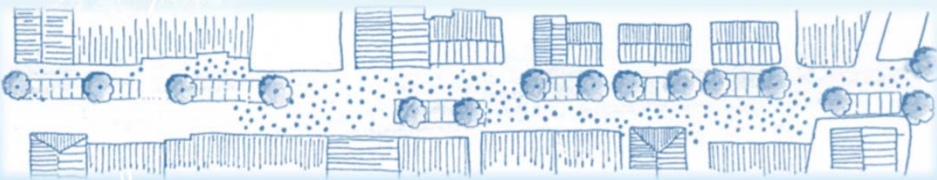
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE IV

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



Mantova, 12 aprile 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 **BICIPLAN**
- ✓ un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, vero elemento di pericolo: **MODERAZIONE DEL TRAFFICO** e **ZONE 30**



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE







Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: «ROAD DIET»



Mantova, 12 aprile 2018



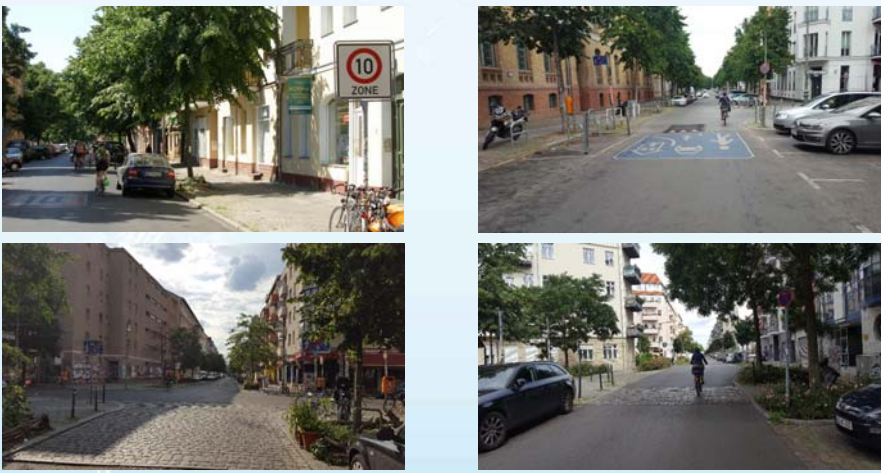
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Mantova, 12 aprile 2018

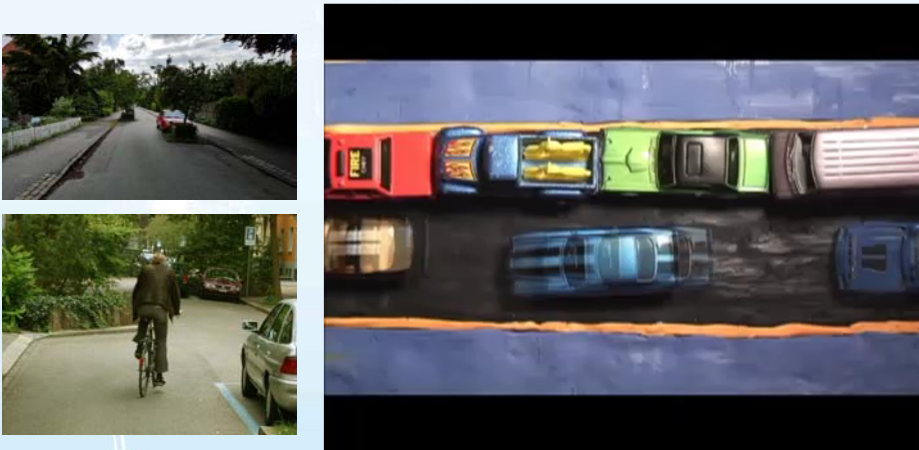


LIFE 15 IPE IT 013

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



INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



Mantova, 12 aprile 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Dondé 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.

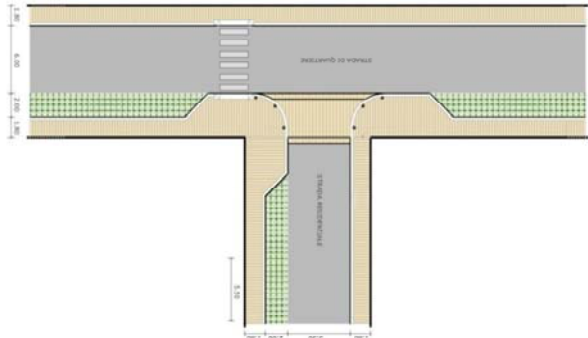
Mantova, 12 aprile 2018


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


INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE 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.

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



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE RAGGI DI CURVATURA

COPENHAGEN



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE RAGGI DI CURVATURA

via Risorgimento (RE)



Mantova, 12 aprile 2018



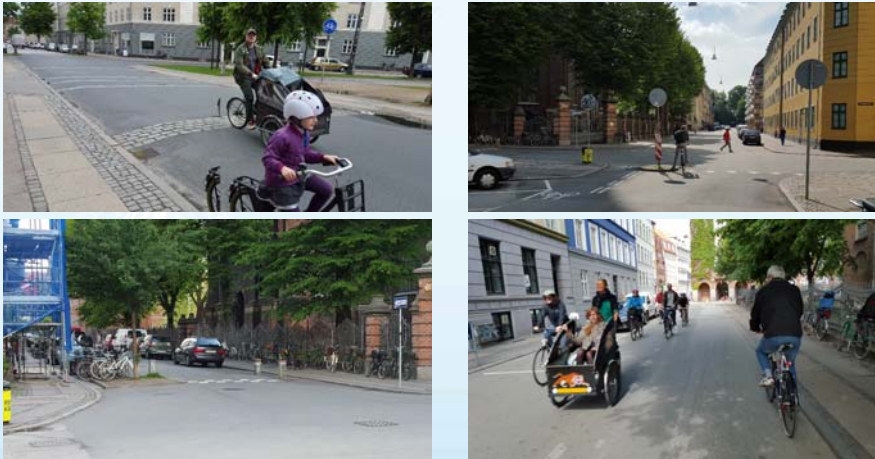
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: I PERCORSI PEDONALI



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: I PERCORSI PEDONALI

PERCORSI PEDONALI: LA NORMATIVA

D.M. 05-11-2001
3.4.6 Larghezza del marciapiede

La larghezza del marciapiede va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta. **Tale larghezza non può essere inferiore a metri 1,50.**

Sul marciapiede possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno, quali centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale, nonché, eventualmente per cartelloni pubblicitari (questi ultimi da ubicare, comunque, in senso longitudinale alla strada).

In presenza di occupazioni di suolo pubblico localizzate e impegnative (edicole di giornali, cabine telefoniche, cassonetti ecc.) la larghezza minima del passaggio pedonale dovrà comunque essere non inferiore a metri 2,00.

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



 1,50 m	 0,70 – 1,00 m	 0,70 bis 1,00 m
 1,50 bis 2,50 m	 1,50 – 2,00 m	 1,50 bis 2,00 m
 2,50 bis 5,00 m	 2,50 – 3,50 m	 2,50 bis 3,50 m
 5,00 m und mehr	 4,00 m und mehr	 4,00 m und mehr

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: I PERCORSI PEDONALI



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The Region's Support to Policies of Air

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 Simon, JackMichael September 24, 2014

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 borough 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 Edinburghshire 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%

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The Region's Support to Policies of Air

PRIMO GIORNO DI SCUOLA AD AMSTERDAM



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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.



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

IL CASO

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 Deppe Severgnini



Milano, ciclista 59enne travolto da un'auto in piazza XXIV Maggio: è in coma

L'automobilista si è fermato per prestare soccorso. Impatto violento prima dell'alba, da ricostruire la dinamica dello scontro

Lo legge dopo 30 novembre 2017

Un ciclista di 59 anni è finito in coma dopo esser stato travolto da un'auto in piazza XXIV Maggio questa mattina prima dell'alba. La polizia locale, nel ricostruire la dinamica, parla di uno scontro frontale-laterale. Di certo l'impatto è stato molto violento.

La macchina ha centrato la bicicletta, ma è ancora da ricostruire chi dei due avesse la precedenza. L'automobilista si è fermato per prestare soccorso.



Mantova, 12 aprile 2018


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


PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

LA SENTENZA

Milano, fuggì sul suv dopo aver investito e ucciso un automobilista: condannato a 7 anni e mezzo

Franco 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 Livio Chiericati, di 57 anni. Poi era scappato

di Redazione Milano online



il luogo del tragico incidente e nel riquadro la vittima, Livio Chiericati



Ciclabile Mantova-Belfiore

Mantova, 12 aprile 2018


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


PER UNA CITTÀ CICLABILE ?





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Mantova, 12 aprile 2018

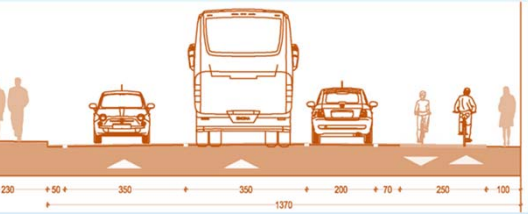


LIFE 15 IPE IT 013

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



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Mantova, 12 aprile 2018

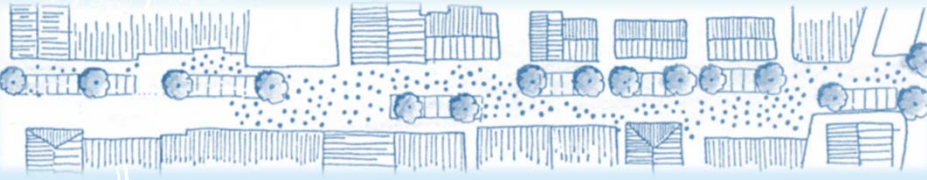
 LIFE 15 IPE IT 013

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



PARTE V

Il ruolo della **STRADA** nel progetto della città di domani:
LA CITTA' GENTILE ED INCLUSIVA



Mantova, 12 aprile 2018

 LIFE 15 IPE IT 013

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





Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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





Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA CITTA' GENTILE e INCLUSIVA



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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**



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RIQUALIFICAZIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Moderazione del traffico non significa banalmente far andare più piano le auto



Moderazione significa invece **affrontare l'enorme problema della qualità degli spazi pubblici urbani compromessa dall'automobile** e quindi porsi in primo luogo **l'obiettivo della loro riqualificazione** per incentivarne usi più ricchi ed articolati in un contesto di 'pacifica' convivenza

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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**



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

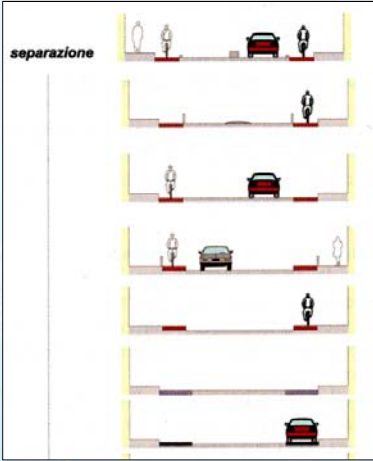
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

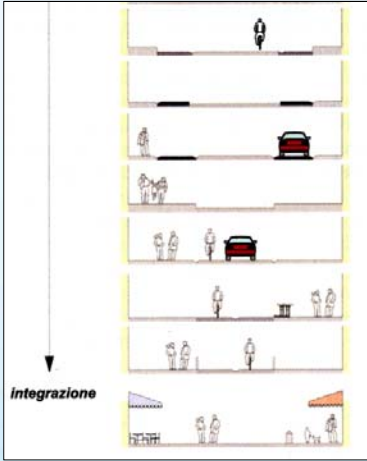


DALLA SEPARAZIONE... ALLO SPAZIO CONDIVISO

separazione



integrazione



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



...SPAZIO CONDIVISO








Mantova, 12 aprile 2018





LIFE 15 IPE IT 013

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



...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti





Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Programme for the Promotion of Air

SPAZIO CONDIVISO ?






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Programme for the Promotion of Air

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




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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...



Lydia Bonanomi
«Le Temps des rues»

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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



25 kmph

Source: Cities Safer by Design (2015)



Mantova, 12 aprile 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



Mantova, 12 aprile 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**

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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**

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



PARTE VI

Le sperimentazioni



Mantova, 12 aprile 2018



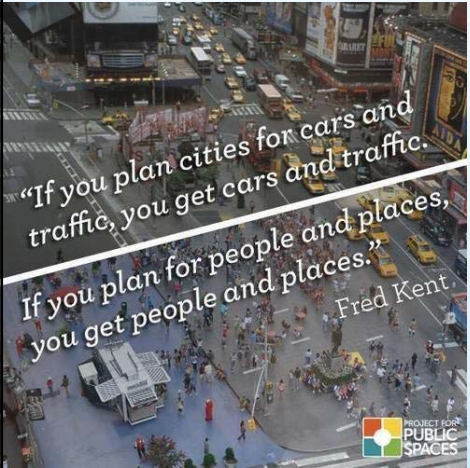
LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PLACEMAKING *(Project for Public Spaces)*



Project for Public Spaces (PPS) is a nonprofit organization that helps people create and sustain public spaces that build strong communities. We are the central hub of the global Placemaking movement, connecting people to ideas, resources, expertise, and partners who see place as the key to addressing our greatest challenges.

“When you focus on place, you do everything differently” (Fred Kent)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PLACEMAKING

3,000+ COMMUNITIES SINCE 1975



• 1 to 2 • 3 to 9 • 10+

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PLACEMAKING (NY - Times Square)



2005



2009



2011



2012

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PLACEMAKING (Ghent - Belgio)






Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Programme for the Promotion of Air

PLACEMAKING (Parigi)



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
The European Programme for the Promotion of Air

PLACEMAKING (Amsterdam - Leefstraat)



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PLACEMAKING *(Chile - Santiago)*







Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



SPERIMENTARE LE ZONE 30





Freitag 16h52

Samstag 09h24

Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

Mantova, 12 aprile 2018


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


SPERIMENTARE LE ZONE 30: BARCELLONA

SUPERILLA



SUPERILLA DEL POBLENOU



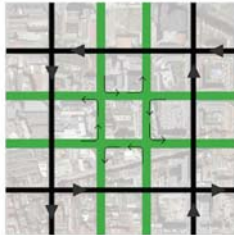
Road hierarchy in a Superblock model

CURRENT SITUATION



Basic network: 50 km/h
 SOLE RIGHT: DISPLACEMENT.
 HIGHEST AIM: PEDESTRIAN.

SUPERBLOCK



Local network: 10 km/h
 EXERCISE OF ALL THE RIGHTS THAT THE CITY OFFERS. HIGHEST AIM: CITIZEN.

PASSING VEHICLES DO NOT GO THROUGH

Mantova, 12 aprile 2018


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


ZONA 30 RESIDENZIALE A BASSO COSTO: L'ESEMPIO DI VIA MALAGUZZI (RE)

Quartiere di via Malaguzzi (Reggio Emilia)



Mantova, 12 aprile 2018


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


ZONA 30 RESIDENZIALE A BASSO COSTO: L'ESEMPIO DI VIA MALAGUZZI (RE)

ELIMINAZIONE DEL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO

VIA MALAGUZZI		
2010	2011	%
7.00/10.00		
270	212	-21%
17.00/20.00		
400	189	-53%



Mantova, 12 aprile 2018


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


ZONA 30 RESIDENZIALE A BASSO COSTO: L'ESEMPIO DI VIA MALAGUZZI (RE)

ELIMINAZIONE DEL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO



Mantova, 12 aprile 2018

 LIFE 15 IPE IT 013

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



SPERIMENTARE LE ZONE 30: BARCELONA

SUPERILLA



ZONES D'ESTADA

- 1. Taula de picnic
- 2. Recanviat literari
- 3. Espai per a mercats temporals

ZONES DE JOC

- 4. Area gran de joc infantil
- 5. Area petita de joc infantil
- 6. Terrins per a espectacles
- 7. Espai de joc
- 8. Taula d'informació
- 9. Area de joc infantil

ZONES ESPORTIVES

- 10. Circuit de pat
- 11. Taula de ping-pong
- 12. Canella de futbol
- 13. Pista d'atletisme

OBRAS DE REURBANITZACIÓ

- 14. Cruïlla d'acces a la superilla
- 15. Obres de reurbanització del carrer de Plaça 19 entre els carrers de Roc Boronat i Bilbao
- 16. Places de Colons Piers i l'edifici Vilà
- 17. Tancament del carrer dels Abrogadors entre els carrers de Roc Boronat i Utania
- 18. Obres de l'edificació del PAH, al 11 plantes i 28 habitatges en el carrer de superilla, d'entre 02 i 03 del carrer.

Dada prevista d'obres a partir d'abril - maig de 2017

— Àmbit d'actuació de les obres de reurbanització

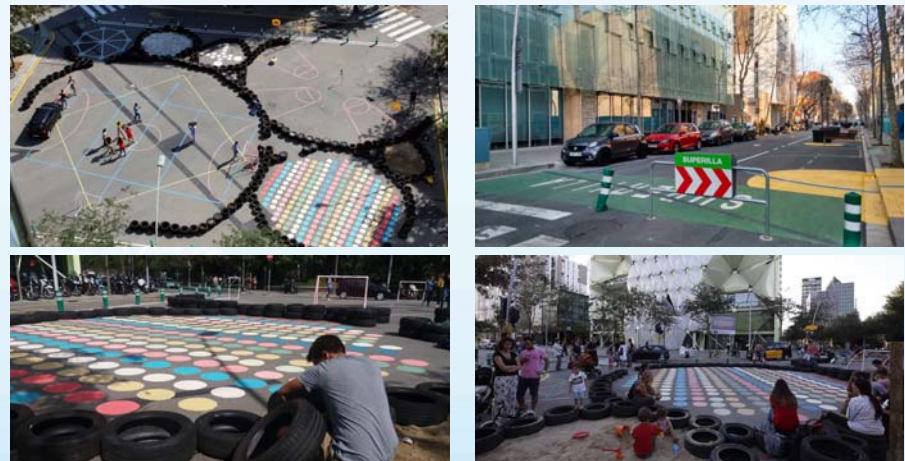
Mantova, 12 aprile 2018

 LIFE 15 IPE IT 013

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



SPERIMENTARE LE ZONE 30: BARCELONA



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
La Regione Propone la Politica di Aree

SPERIMENTARE LE ZONE 30: BARCELLONA



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
La Regione Propone la Politica di Aree

SPERIMENTARE LE ZONE 30: BARCELLONA



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

Lezione con i bambini della scuola elementare del quartiere



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

Il workshop con residenti, cittadini e rappresentanti politici



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

Info point per la zona 30




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

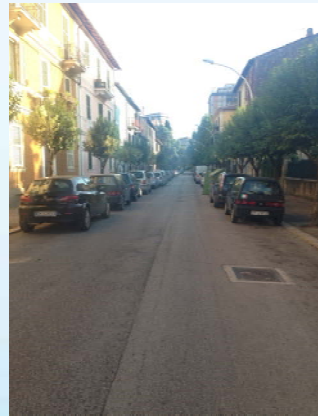
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

Lo stato di fatto...

Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

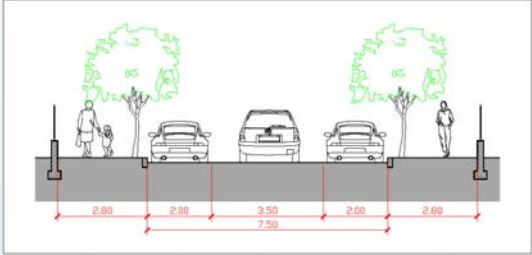
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

Lo stato di fatto...




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

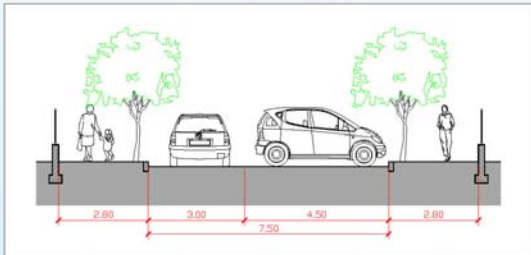
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

Il progetto...




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

La realizzazione...




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

La realizzazione...




Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

La realizzazione...



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI





Mantova, 12 aprile 2018



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

La realizzazione...



Mantova, 12 aprile 2018



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA PRIMA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

FESTIVAL DELL'ARCHITETTURA 2013 - FESTARCHLAB - TERNI

La realizzazione...



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

Lo stato di fatto



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)
La sperimentazione



Mantova, 12 aprile 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)
La sperimentazione



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

La sperimentazione




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

La sperimentazione e i nuovi spazi liberati




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

Le attività



Raeli V

Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

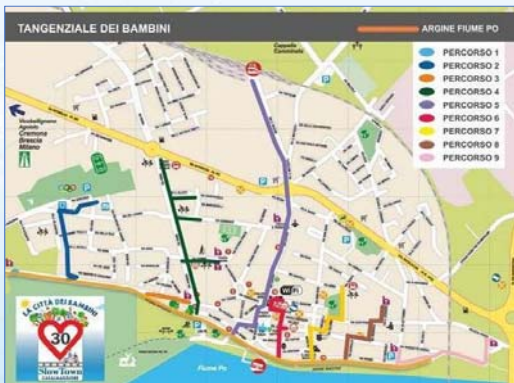
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

2015: nascita della «TANGENZIALE DEI BAMBINI»



Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

2016: nascita dei negozi amici delle Zone 30 e del «Metrobottega»




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA TERZA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR)

2017: UNICA BEST PRACTICE ITALIANA INSERITA NELLA SEMS




Mantova, 12 aprile 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE «DAL BASSO» DI UNA ZONA 30 IN ITALIA

MILANO – Quartiere CORVETTO – 10-13 maggio 2018



Mantova, 12 aprile 2018



With the contribution of the LIFE Programme of the European Union



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com – matteo.donde@gmail.com



www.lifeprepare.eu – info@lifeprepare.eu































