

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





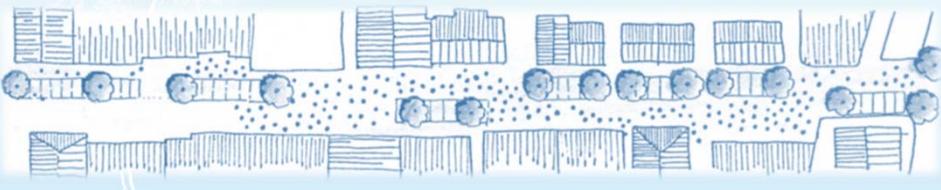
Brescia, 7 giugno 2018

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



PARTE I

Stato dell'arte della mobilità nelle città italiane



Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 2018


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

CONSEGUENZE...

...INVASIONE TOTALE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO







Brescia, 7 giugno 2018



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



MENTRE ALTROVE...






Brescia, 7 giugno 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

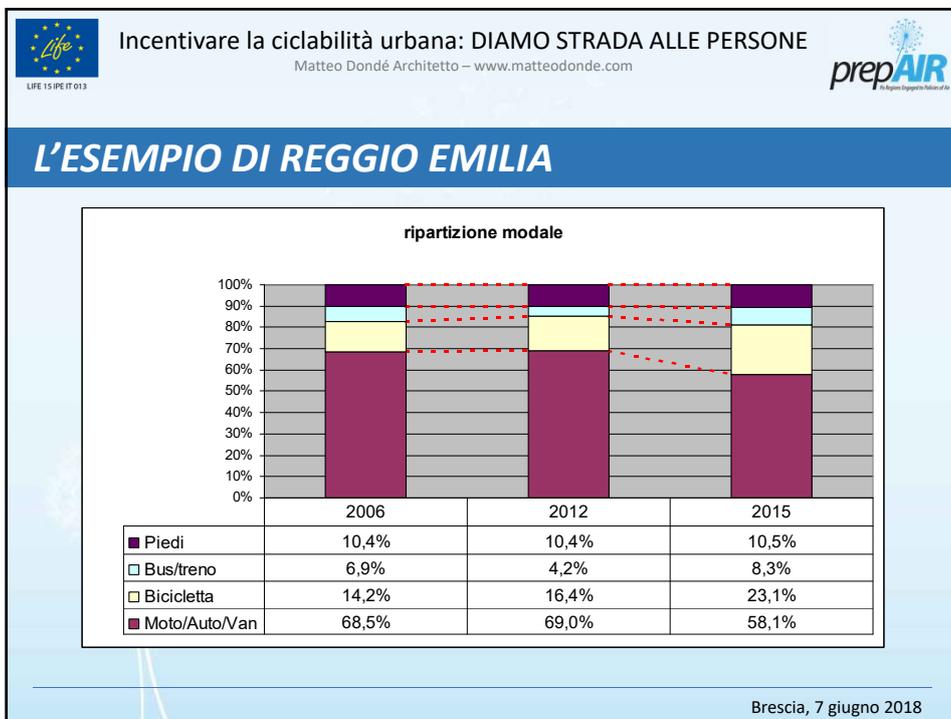
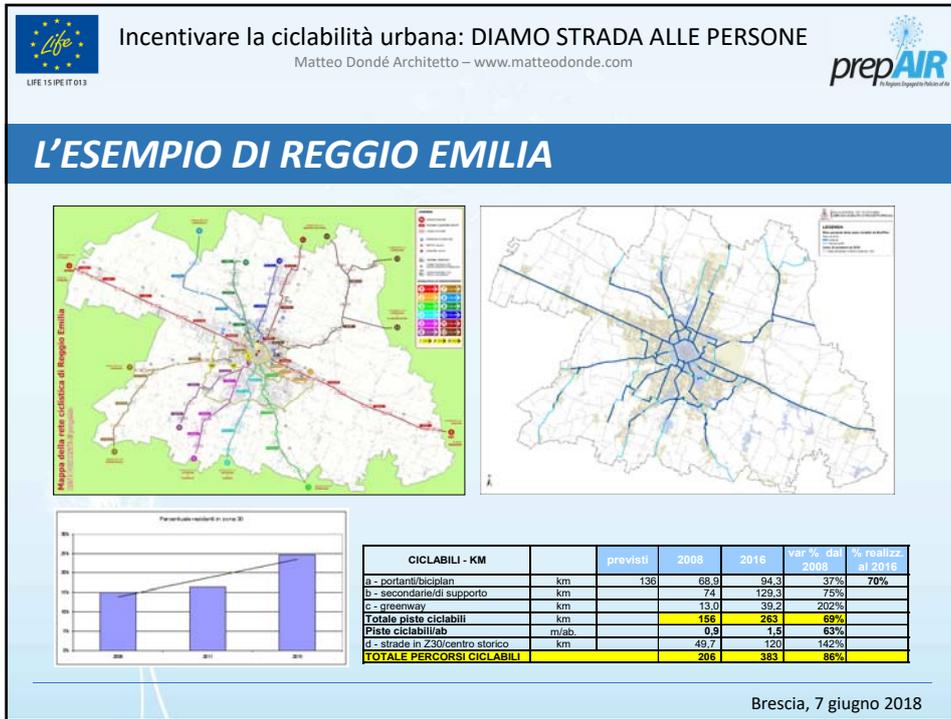
A Groningen (Olanda, 190mila abitanti) il 50% degli spostamenti avviene in bicicletta. A partire dagli anni 70 l'amministrazione ha realizzato una serie di progetti che hanno scoraggiato l'uso dell'auto a favore della bicicletta. **Il risultato è che oggi ci sono 75mila auto e 300mila biciclette.**

«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

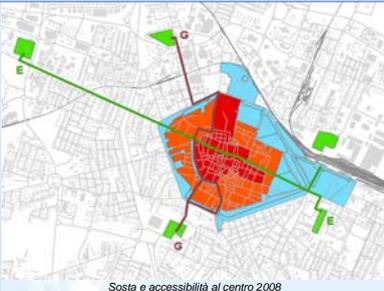


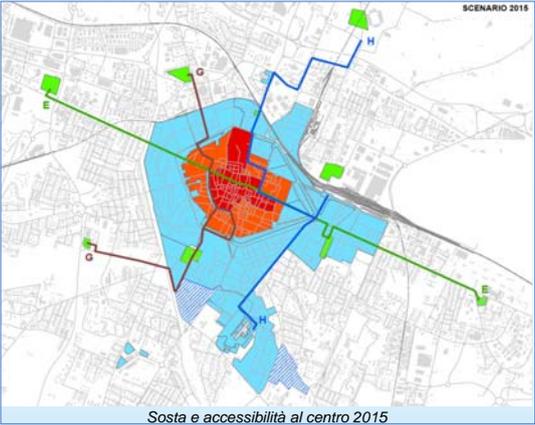

Brescia, 7 giugno 2018



 **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

Brescia, 7 giugno 2018

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

CONSEGUENZE...

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



Brescia, 7 giugno 2018

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

MENTRE ALTROVE...



Brescia, 7 giugno 2018

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

CONSEGUENZE...

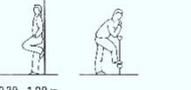
...PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU STRETTI E INACCESSIBILI



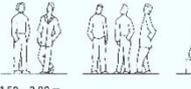
Brescia, 7 giugno 2018

 **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



Brescia, 7 giugno 2018

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

CONSEGUENZE...

...PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Brescia, 7 giugno 2018


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

MENTRE ALTROVE...



Brescia, 7 giugno 2018


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

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"



Smog da traffico, i danni alla salute sono inequivocabili

Numerose e circostanziate le prove dei rischi dovuti all'inquinamento dei motori. E anche per la scienza i "test" con cavie umane paiono discutibili

Foto: S. Basso / Contrasto (2)

QUALI SONO GLI EFFETTI DELLO SMOG SULLA SALUTE?

*La nuova ricerca svedese sulla salute ed è stato inserito nel **Compendio Mondiale della Sanità** nella lista degli agenti cancerogeni. Secondo uno studio della **European Environment Agency (2016)** in Italia muoiono **91mila persone** a causa dello smog.*

Gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute possono essere "acuti" o "cronici". I primi si manifestano a seguito di picchi giornalieri di esposizione, ad uno o pochi giorni di distanza, mentre i secondi si manifestano dopo esposizioni prolungate nel tempo. Molti studi di comunità hanno dimostrato una significativa associazione tra inquinamento atmosferico in eccesso e una serie di disturbi e patologie.

Brescia, 7 giugno 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


LIFE 15 IPE IT 013
Matteo Donde 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 08h42 • Mis à jour le 23.01.2018 à 11h11 |
Propos recueillis par Stéphane Mandard

Abonnez-vous à partir de 1€



News • London

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](#)



Brescia, 7 giugno 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


LIFE 15 IPE IT 013
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**

Brescia, 7 giugno 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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

COMMENTI (3)

Twitter

LinkedIn

Pinterest

Email

ISCRIVITI

Newsletter Il Secolo XIX



ARTICOLI CORRELATI

Casò incidente e non pentiti ancora, rischia il processo il figlio di Vasco

Genova, raddoppiate le multe per eccesso di velocità

Genova - La legge sull'omicidio stradale non ha sortito gli effetti sperati e in Italia continuano ad aumentare le vittime degli incidenti. Lo dicono i dati che si riferiscono al 2017 e lo ribadiscono in modo drammatico questi primi giorni del 2018, in cui le vittime della strada sono aumentate del 20 per cento.

stradale è fuori dalle promesse dei partiti, le leggi e le norme già esistenti si impantanano. È il caso delle sanzioni drastiche a chi usa il telefonino o dell'annullamento di quelle a carico di chi viene "beccato" dall'autovelox. «Dovesse continuare così, sarebbe un'ecatombe», i dati sulle scrivanie e sui computer della polizia stradale sono impressionanti: nelle prime settimane del 2018 l'incremento dei morti negli incidenti stradali è stato del 20 per cento rispetto all'anno precedente. Cifre che seguono i dati, sconosciuti alla fine del 2017. Ancora un incremento delle vittime. Del 2,2 per cento in più negli incidenti rilevati dalla stessa stradale e dai carabinieri. Ma le proiezioni realizzate dall'Isat vedono addirittura un più 7,7 nella totalità dei sinistri avvenuti sulle strade italiane.

Calato il silenzio. Ma dopo la legge, non è arrivato più nulla. Anche in periodo elettorale il tema sembra completamente scomparso dagli orizzonti della politica. Stop alla proposta, che pure era stata messa in campo, della sospensione della patente alla prima volta che ci veniva beccati con il cellulare in mano. Il nuovo codice della strada, con molte prescrizioni sulla sicurezza, si è impantanato sulla strada tra Camera e Senato. C'è stato il tentativo di inserirlo nella legge di Bilancio, ma è arrivato lo stop: materia incongruente. Come se nelle Finanziarie del passato non finisse tutto o il contrario di tutto. Camion troppo vecchi Altro tema forte. I veicoli commerciali e i camion, in Italia, hanno l'età media più alta d'Europa: 13,2 anni rispetto agli 11,7 anni dei paesi dell'Unione. È il risultato dell'inchiesta del centro ricerche Continental Autocarro su dati di Acea, l'associazione delle case automobilistiche europee. Dopo 10 anni un mezzo pesante inizia a evidenziare problemi di usura, di stress, di efficienza. È un problema ulteriore, ora che tutti gli indicatori segnano un aumento importante del traffico soprattutto sulle autostrade: dato, questo, positivo almeno per la nostra economia dopo gli anni della crisi. Secondo i dati elaborati da Aiscat, l'associazione delle concessionarie

Brescia, 7 giugno 2018



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%





Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde 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"






Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde 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

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



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




Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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




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»

Brescia, 7 giugno 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 LONGHIN

Lo leggo dopo | 20 settembre 2017

127

f

Twitter

Google+

in

Pin

Print



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.

Nuovi autovelox

Trasformano le strade in oro

19 COMMENTI

01/08/2017



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

Brescia, 7 giugno 2018

www.matteodonde.com

12


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 À DES SOCIÉTÉS PRIVÉES 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 rileveranno l'andatura 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.

Brescia, 7 giugno 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE


Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

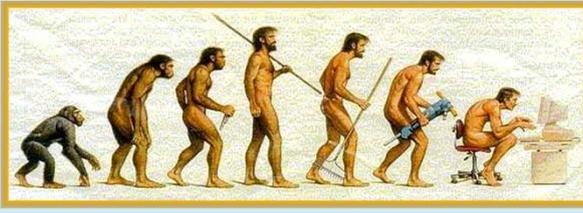
CONSEGUENZE...

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"**



Brescia, 7 giugno 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde 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



Brescia, 7 giugno 2018


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

CONSEGUENZE...

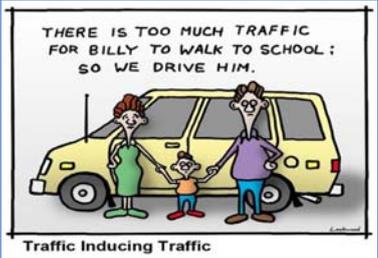
EPPURE...

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%**




Brescia, 7 giugno 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>For each kilometer travelled</p> <p>↓</p>	<p>Lost-benefit</p>  <p>-87€</p>
---	--	---




Brescia, 7 giugno 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'**

Brescia, 7 giugno 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'**

Brescia, 7 giugno 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)





Brescia, 7 giugno 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

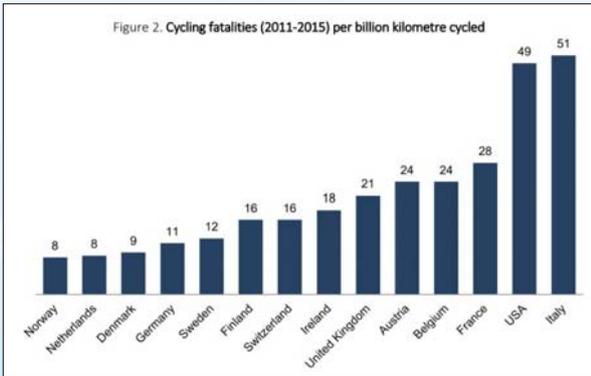


Brescia, 7 giugno 2018


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

PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

L'ITALIA E' IL PAESE PIU' PERICOLOSO AL MONDO PER I CICLISTI



Country	Fatalities per billion km cycled
Norway	8
Netherlands	8
Denmark	9
Germany	11
Sweden	12
Finland	16
Switzerland	16
Ireland	18
United Kingdom	21
Austria	24
Belgium	24
France	28
USA	49
Italy	51



Brescia, 7 giugno 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"*



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO OLANDESE

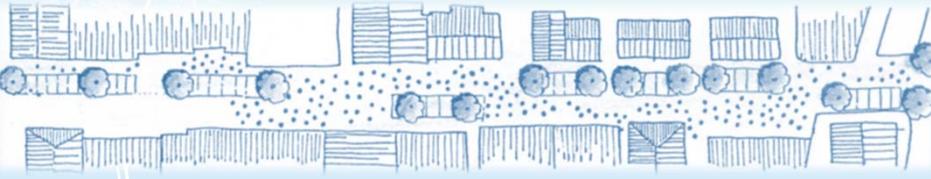


Brescia, 7 giugno 2018

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

PARTE II

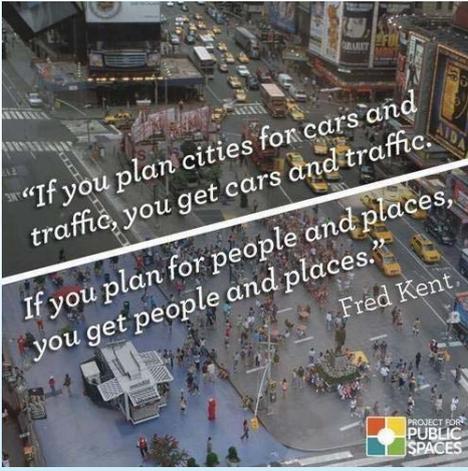
Dal veicolo alle persone: il modello della «MOBILITÀ NUOVA»



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde 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







Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



Esempi del cambiamento... HELSINKI

1. April 2018, 10:49 Uhr 52-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 *Zilke Hignitz*

In diesem Winter konnte man auch die Abkürzung nehmen und vom Zentrum aus zu Fuß nach Laajasalo gehen. Die Ostsee um Helsinkis Stadthorn 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»




Brescia, 7 giugno 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... OSLO

Oslo sarà la prima città senza automobili dal 2019

pubblicato il 19 SET 2016 | SEBASTIANO SALVETTI

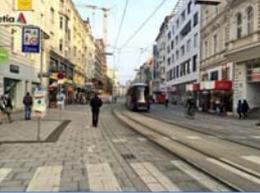
READ THE ENGLISH VERSION

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. L'obiettivo è, **entro il 2019, vietare tutte le auto nel centro città.**








Brescia, 7 giugno 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

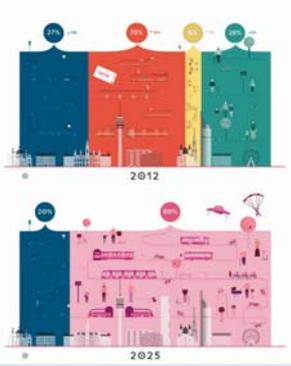


Esempi del cambiamento... VIENNA

«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»







Brescia, 7 giugno 2018


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

UN ESEMPIO RECENTE...

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



Il lungo dell'incidente (Sipras)

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




Brescia, 7 giugno 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**



Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 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**



Brescia, 7 giugno 2018


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

PER UNA CITTÀ CICLABILE...



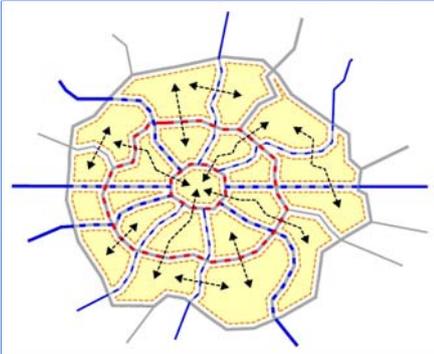

GILBERT LIEUTIER
 Capo progetti al CETE Méditerranée Dirigente del dipartimento infrastrutture e trasporti francese Presidente dell'associazione «rue de l'avenir»

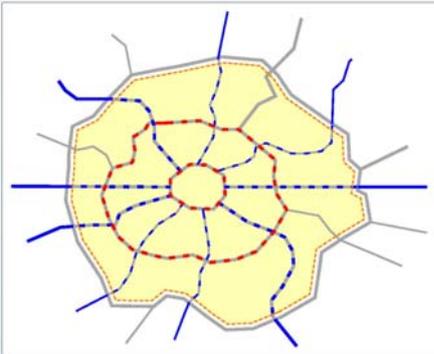
- ✓ **Eccetto sulle strade della rete primaria, i percorsi ciclabili non dovrebbero essere necessari**
- ✓ Nel cuore della città, corsie e piste sono la testimonianza del fallimento della moderazione delle velocità – **CICLABILITA' DIFFUSA**

Brescia, 7 giugno 2018


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

Il «modello» della Mobilità Nuova





Brescia, 7 giugno 2018

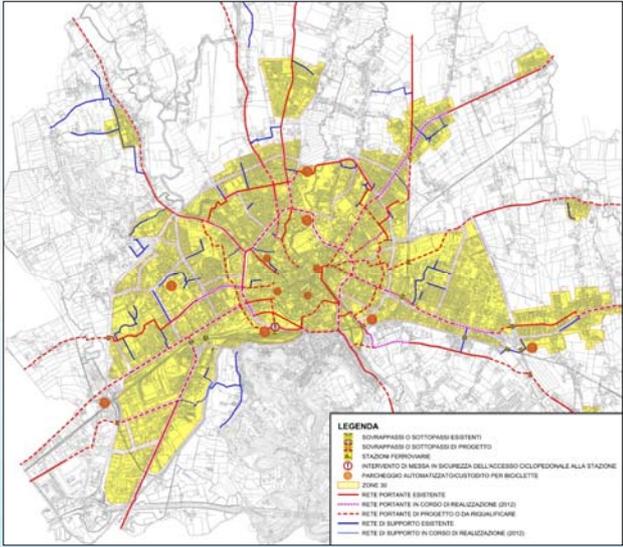


LIFE 15 IPE IT 013

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



**PUMS
Vicenza**
anno 2014
Con Polinomia srl



LEGENDA

- SCORRIPASSI O SOTTOPASSI ESISTENTI
- SCORRIPASSI O SOTTOPASSI DI PROGETTO
- STAZIONI FERROVIARIE
- INTERVENTO DI MEDIA SICUREZZA DELL'ACCESSO CICLOPEDONALE ALLA STAZIONE
- PARCHINGHI AUTOMATIZZATI/CONTROSEGNO PER BICICLETTE
- ZONE 30
- RETE PORTANTE ESISTENTE
- RETE PORTANTE IN CORSO DI REALIZZAZIONE (2012)
- RETE PORTANTE DI PROGETTO DA REALIZZARE
- RETE DI SUPPORTO ESISTENTE
- RETE DI SUPPORTO IN CORSO DI REALIZZAZIONE (2012)

Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



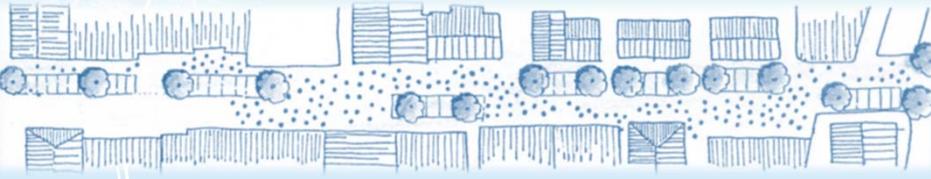
Brescia, 7 giugno 2018


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PARTE III

**Per una città ciclabile:
IL BICIAN**



Brescia, 7 giugno 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>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</p>	<p>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</p>
<p>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</p>	<p>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</p>

Brescia, 7 giugno 2018


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

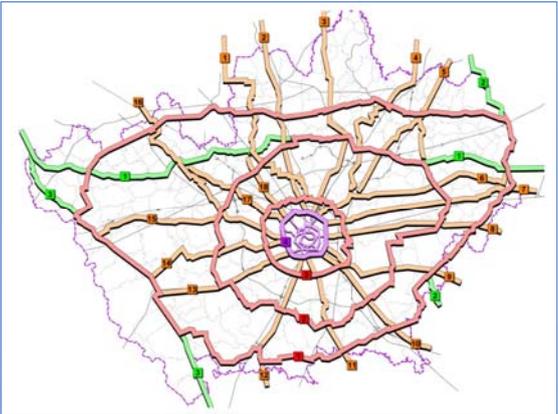
IL BICIAN

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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 2018

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



Brescia, 7 giugno 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 Ruozzi

COVIOLO

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

MIGLIOLUNGO

CENTRO

rete ciclistica comunale SAN PIETRO

centro	300m	12	↑
stazione C.I.M.	700m	12	→
via Roma	900m	1	→
P.ta S.Stefano	2.1km	1	→
P.ta Castello	1 km	1	←
P.ta S.Stefano	2.1km	1	←

Brescia, 7 giugno 2018

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



Brescia, 7 giugno 2018

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

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES
anno 2012



Brescia, 7 giugno 2018

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

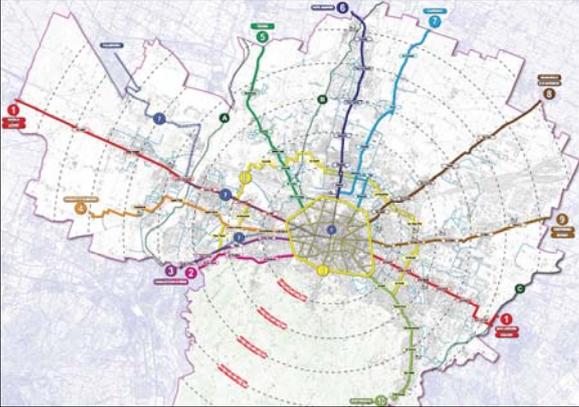
IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan
Il Piano Ciclistico del
Comune di Bologna
anno 2017

10 percorsi radiali
lungo gli assi di penetrazione
verso il centro

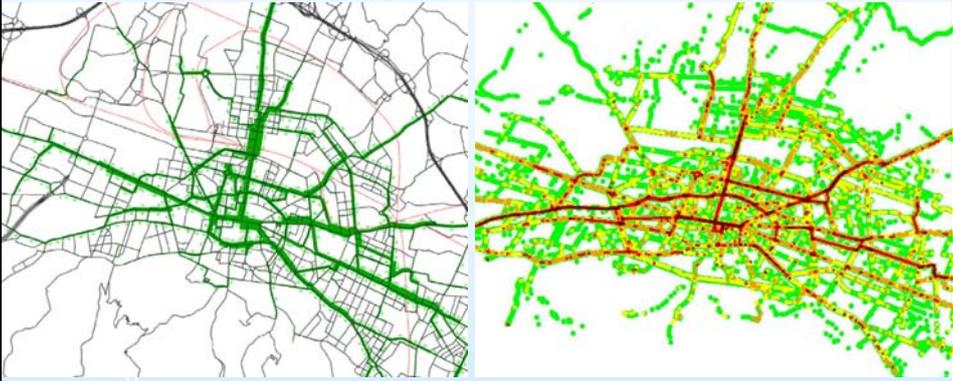
2 percorsi anulari
attorno al centro



Brescia, 7 giugno 2018

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

IL BICIAN



Brescia, 7 giugno 2018


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

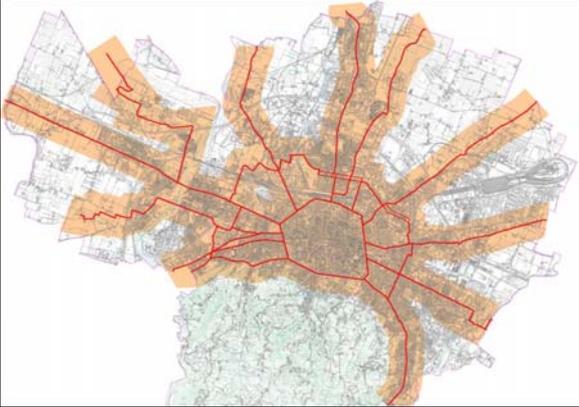
IL BICIAN

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



Brescia, 7 giugno 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?




Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO OLANDESE



Brescia, 7 giugno 2018

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

INTERVENTI SEMPLICI: «ROAD DIET»
REDISTRIBUZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO OLANDESE



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Brescia, 7 giugno 2018

 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde 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.)

Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)






Brescia, 7 giugno 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)

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, Kottbuser 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'esperienza, di chi pedala a Kottbuser Tor, di avere delle piste ciclabili più larghe e più evidenti, in modo da pedalare in maggiore sicurezza.

Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

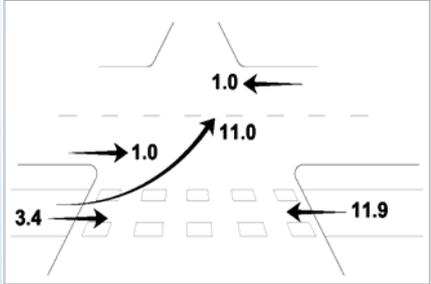
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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.**

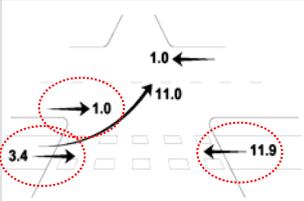
Brescia, 7 giugno 2018

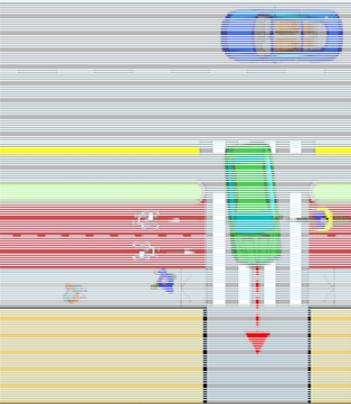

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità





Brescia, 7 giugno 2018


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.

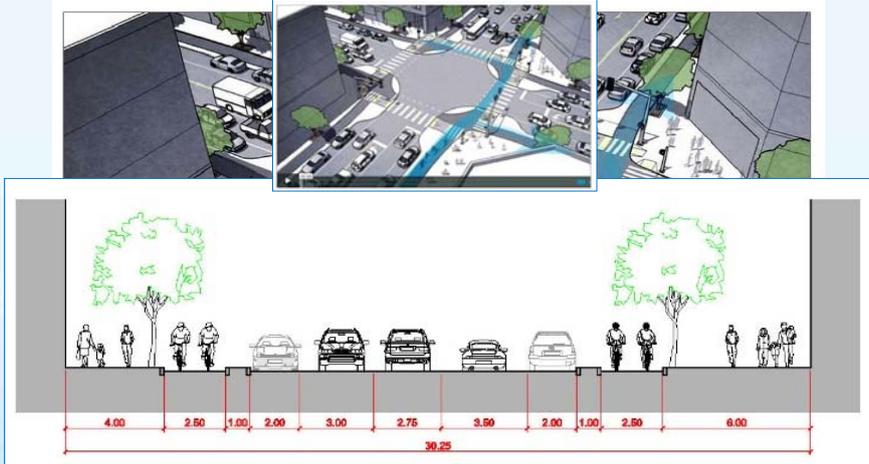
Mikael Colville-Andersen from copenhagenize.com

- ✓ 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](#)

Brescia, 7 giugno 2018

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

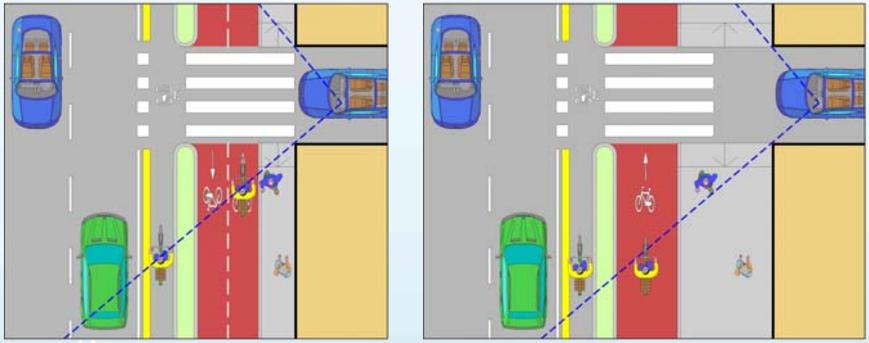
SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Brescia, 7 giugno 2018

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Brescia, 7 giugno 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

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...'**



Brescia, 7 giugno 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

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 del bambino (ad esempio nei percorsi dei Bicibus) può non esserlo per l'adulto che va a lavorare, che anzi andrà pregiudicata la qualità 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, rimanere sicuro all'interno del proprio quartiere.



... È IL CICLISTA LEPRE

RAGAZZI E ADULTI

- VUOLE MUOVERSI VELOCEMENTE
- RICHIEDE UNA PROTEZIONE MINORE (corsie ciclabili)
- UTILIZZA LE PISTE PER andare a lavorare, andare alla scuola superiore, muoversi agevolmente all'interno della città e del proprio quartiere.

È 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.

Brescia, 7 giugno 2018





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

Brescia, 7 giugno 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




Brescia, 7 giugno 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



UN ESEMPIO: LA FASCIA CENTRALE POLIFUNZIONALE

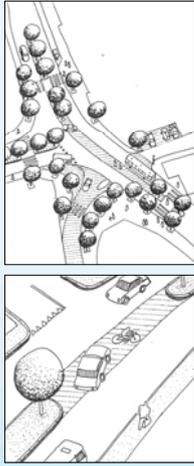
LA MANUALISTICA ITALIANA

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



Brescia, 7 giugno 2018



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



FASCIA POLIFUNZIONALE: ESEMPI IN EUROPA



Brescia, 7 giugno 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**



Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 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.



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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)**

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



Brescia, 7 giugno 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)**

Marcia piede ciclopedonale per i ciclisti «tartaruga» e attraversamenti laterali rialzati



Brescia, 7 giugno 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)








Brescia, 7 giugno 2018



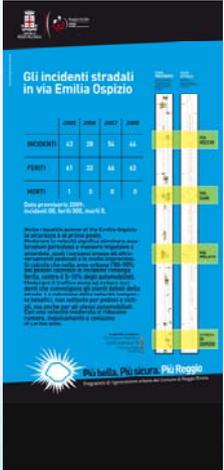
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



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





	2016	2015	2014	2013
INCIDENTI	13	28	31	14
PERITI	41	23	44	42
WORTI	1	1	0	0



Automobilista in transito: svolte agli incroci



Automobilista residente: ingresso e uscita dai passi carrai



Brescia, 7 giugno 2018



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)

In sintesi:

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



Brescia, 7 giugno 2018



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 Comune di Reggio Emilia.

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

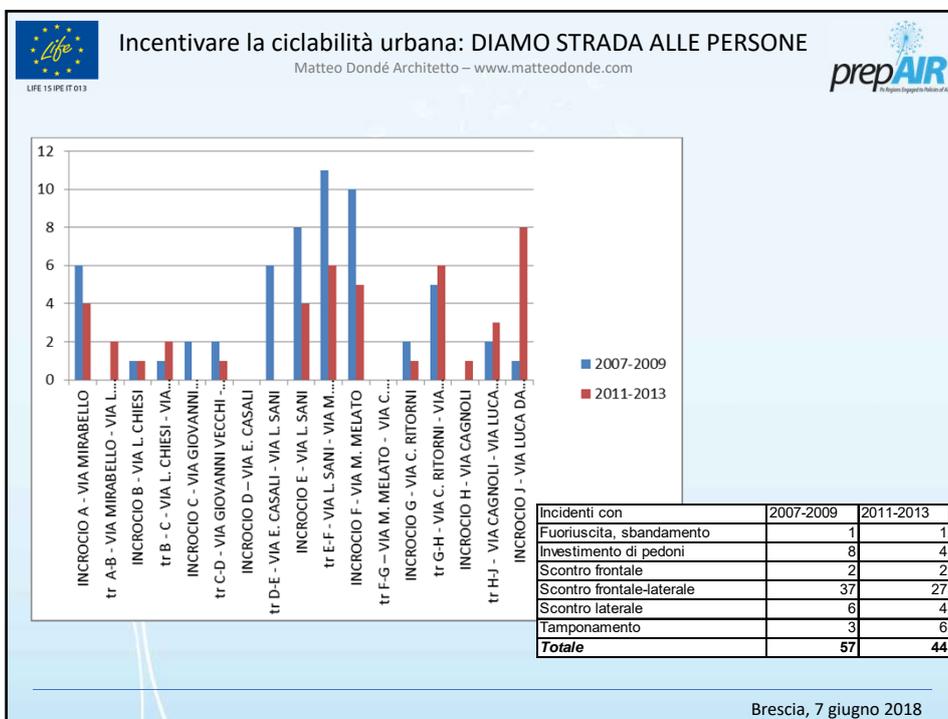
«QUESTO TRATTO di via Emilia — è il commento dell'amministrazione — grazie all'intervento, è divenuta una strada "a misura d'uomo" con grandi marciapiedi, ciclabili, attraversamenti protetti e una corsia centrale polifunzionale.

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" (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.

Brescia, 7 giugno 2018



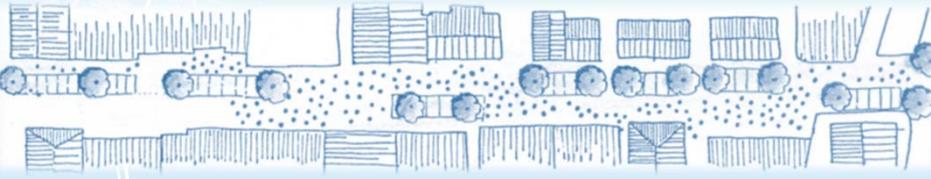

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PARTE IV

**Per una città ciclabile:
MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CICLABILITA' DIFFUSA**

Abbandonare il linguaggio dell'automobile



Brescia, 7 giugno 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**



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO OLANDESE



Brescia, 7 giugno 2018

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



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)

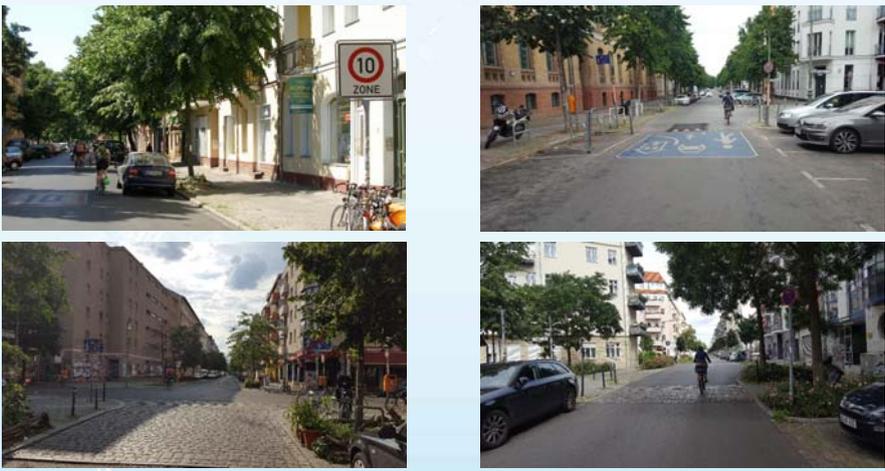


Brescia, 7 giugno 2018

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



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Brescia, 7 giugno 2018

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Brescia, 7 giugno 2018

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

INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Brescia, 7 giugno 2018

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

INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



Brescia, 7 giugno 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.

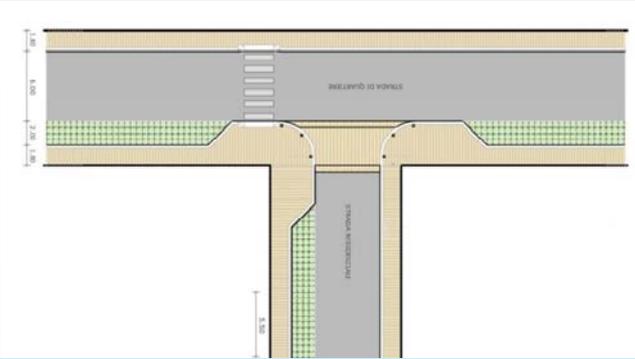
Brescia, 7 giugno 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde 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 in svolta

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



Brescia, 7 giugno 2018

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

INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE RAGGI DI CURVATURA
COPENHAGEN



Brescia, 7 giugno 2018

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

INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE RAGGI DI CURVATURA
via Risorgimento (RE)



Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)






Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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 Simon_HairMichael 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 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."




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%

Brescia, 7 giugno 2018


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

PRIMO GIORNO DI SCUOLA AD AMSTERDAM



Brescia, 7 giugno 2018


 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.

Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde 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

40

f

t

g+

in

+



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.

Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

LA SENTENZA

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 Chianici, di 57 anni. Poi era scappato

di Benedettone Milano online











Brescia, 7 giugno 2018

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Brescia, 7 giugno 2018

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

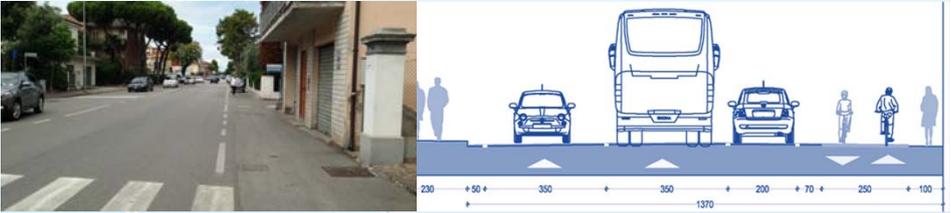
PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Brescia, 7 giugno 2018

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

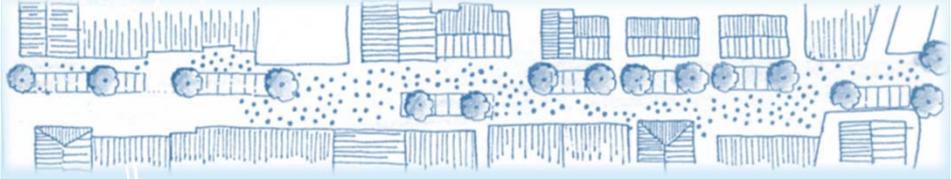


Brescia, 7 giugno 2018

 **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:
LA CITTÀ' GENTILE ED INCLUSIVA**



Brescia, 7 giugno 2018

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



Brescia, 7 giugno 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





Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 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**





Brescia, 7 giugno 2018


 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde 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

Brescia, 7 giugno 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:

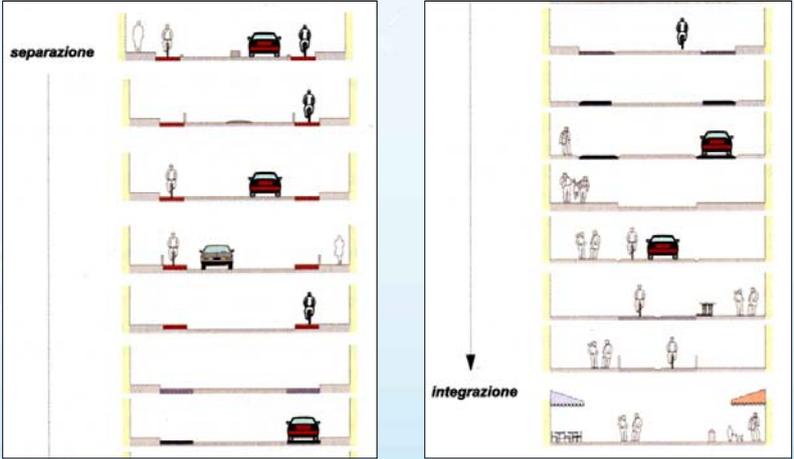
- ✓ ridurre le velocità degli autoveicoli
- ✓ dare continuità ai percorsi
- ✓ proteggere gli attraversamenti trasversali
- ✓ ridurre i livelli di incidentalità
- ✓ abbattere le barriere architettoniche
- ✓ **AUMENTARE LA QUALITÀ DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO**



Brescia, 7 giugno 2018

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

DALLA SEPARAZIONE... ALLO SPAZIO CONDIVISO



Brescia, 7 giugno 2018

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

...SPAZIO CONDIVISO



Brescia, 7 giugno 2018

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

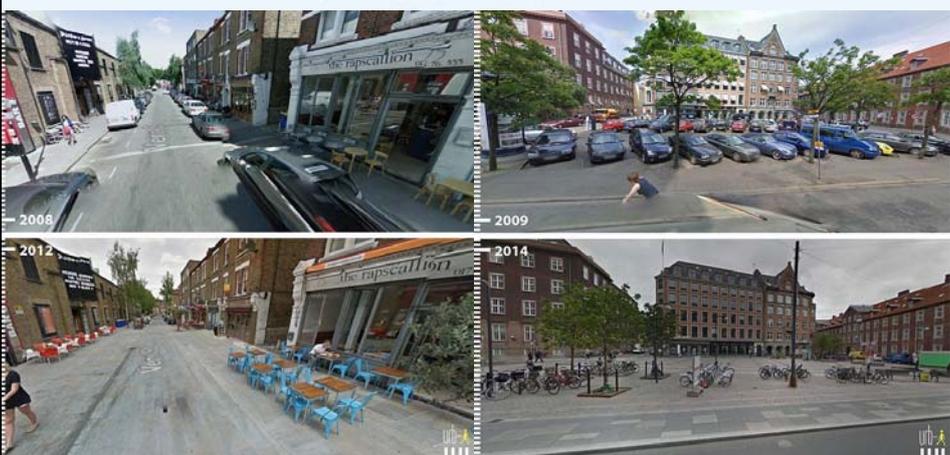
...SPAZIO CONDIVISO



<http://www.urb-i.com/before-after>
Brescia, 7 giugno 2018

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

...SPAZIO CONDIVISO



<http://www.urb-i.com/before-after>
Brescia, 7 giugno 2018

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

...SPAZIO CONDIVISO



<http://www.urb-i.com/before-after>
Brescia, 7 giugno 2018

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

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Brescia, 7 giugno 2018

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

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Brescia, 7 giugno 2018

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

SPAZIO CONDIVISO ?



Brescia, 7 giugno 2018


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

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




Brescia, 7 giugno 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»

Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 2018

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

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE



Brescia, 7 giugno 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



25 kmph

Source: Cities Safer by Design (2015) 

Brescia, 7 giugno 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



SPAZIO DI ARRESTO 13.5 metri
 SPAZIO DI ARRESTO 28.5 metri
 SPAZIO DI ARRESTO 60 metri

Brescia, 7 giugno 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**

Brescia, 7 giugno 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**

Brescia, 7 giugno 2018

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

EFFICACIA DELLE ZONE 30



Casa 24 PLUS
Abitare, comprare, arredare, vivere e investire nel mattone

Riqualificazioni
A Torino l'ex area Olivetti diventa Patrimonio Unesco

Focus città
A Torino le compravendite ripartono da Crocetta e Pizzo Strada

MOLTE URBANISTICHE ECO
La città sostenibile rivaluta l'immobile
Dove puntare sull'ambiente fa fatto volare i prezzi delle abitazioni: esempi di Copenhagen, Vancouver, Reykjavik, Portland e Labiana

Prezzi di vendita medi di case nuove e ristrutturata

Categoria	Prezzo medio
Case nuove	2.500 - 3.500
Case ristrutturate	1.500 - 2.500

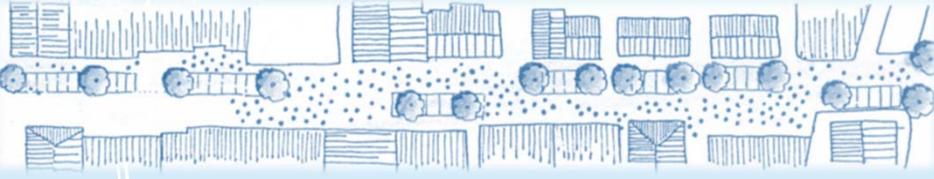
TRIBUNALE DI MODENA **Piccoli casei zero**

Brescia, 7 giugno 2018

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

PARTE VI

Le sperimentazioni



Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 2018

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

LA TERZA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) - 2014



Brescia, 7 giugno 2018



LIFE 15 IPE IT 013

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



LA TERZA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) - 2014



EUROPEAN MOBILITY WEEK
16-22 SEPTEMBER 2017

SHARING GETS YOU FURTHER

BEST PRACTICE GUIDE



ORGANISATION
Basso Tevere

COUNTRY
Italy

TITOLI OF ACTION
TANGENZIALE DEI BAMBINI (CHILDREN'S RING ROAD)

What if changing an area to road traffic and instead making a ring road for children could improve urban organisation and improve traffic issues? The "Children's Ring Road" started out in the municipality of Casalmaggiore (Italy) to implement this project.

The municipality dedicated an entire ring road to its children in order to promote active mobility, which in turn helped to increase the безопасности of the pedestrian area. The engineers decided to use inner city streets as safe routes to and from school, park, the library, and the most attractive places in the area.

"Tangenziale dei bambini" has all the features of a real ring road. It is a permanent, concrete main axis and is equipped with safety. It also encompasses other sustainable mobility plans such as a "walking bus", which includes three lines connecting the centre to the primary school.

This MOBILITATION illustrates behavioural change starting with young children.



Brescia, 7 giugno 2018



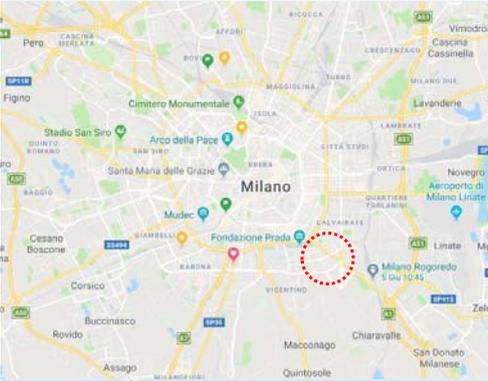
LIFE 15 IPE IT 013

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**

Brescia, 7 giugno 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 TréntaMI: 10-13 maggio 2018

Venerdì 10 maggio

19:30 - 23:00 **INIZIATIVA ZONA 30**
 Chiusura progressiva della via Solmi, Tagliamento, Don Bosco per abbassamento ZONA 30 e chiusura pedonale della via.

17:00 - 18:00 **Chiusura** (presso "La Bottega delle Biciclette", C.so Lodi, 46)

18:00 - 19:30 **Spuntino** (presso AL2, Torre e Libertà, via Don Bosco, 7)

20:00 - 21:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

21:00 - 22:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

22:00 - 23:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

Venerdì 11 maggio

17:30 - 19:30 **Chiusura** (presso "La Bottega delle Biciclette", C.so Lodi, 46)

18:00 - 19:30 **Spuntino** (presso AL2, Torre e Libertà, via Don Bosco, 7)

21:00 - 22:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

22:00 - 23:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

Sabato 12 maggio

11:00 - 13:30 **Info qualità** nell'area (piazza Fratelli Rossetti, via Tagliamento 1)

12:15 - 13:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

14:00 - 18:00 **Lab** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

15:00 - 18:30 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

18:00 - 19:30 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

22:00 - 23:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

Domenica 13 maggio

12:00 - 13:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

13:00 - 14:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

14:00 - 15:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

15:00 - 16:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

16:00 - 17:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

17:00 - 18:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

18:00 - 19:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

19:00 - 20:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

20:00 - 21:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

21:00 - 22:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

22:00 - 23:00 **Spuntino** (presso piazza Sallustiana, piazza San Luigi)

Contributo ANPA

Nei quattro giorni di sperimentazione, un operatore ANPA presiederà con il Trocchio Terna Interattiva. Insieme a 10 ragazzi, in almeno due gruppi, sarà possibile intervenire con i trocchi.

IL PRESIDIO DELLA ZONA SARA' IL 24. SI CERCANO VOLONTARI!

CHIEDIAMO AI PRESIDENTI DI ESPRIMERE IL PROPRIO MALCONTENUTO

una manifestazione di protesta con il trocchio a una riunione e al Trocchio Terna Interattiva.

Grazie!

Realizzato dall'Atto "Milano - Q.Re Corvetto" e "Q.Re Corvetto - Q.Re Sesto".
 Amministratore Delegato: Matteo Donde Architetto - C.so Lodi, 46 - 20122 Milano
 Numero telefonico: 02 57 57 57 57 - 02 57 57 57 57 - 02 57 57 57 57

Vi invitiamo a che la manifestazione si svolga: Piazza del Tempio, Casa per la Pace, Stati Uniti in Corvetto, Piazza Rossetti, Viale Matteotti, La Bottega delle Biciclette, via Ponte di Venezia, Via della Pace, via S. Maria, AL2 Torre e Libertà, Torre Corvetti, Social Street Residences di piazza San Luigi e dintorni.

Brescia, 7 giugno 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

Brescia, 7 giugno 2018

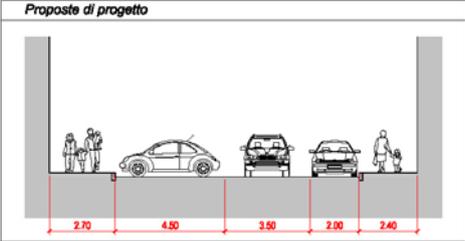
 **Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE**
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com 

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Proposte di progetto



Brescia, 7 giugno 2018

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

INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 2018

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

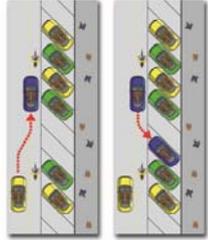
LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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

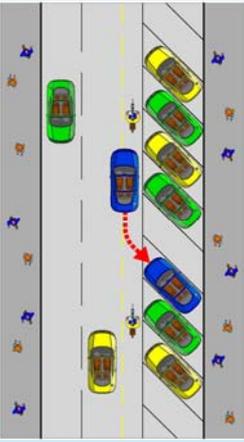
ZONA 30, GENTE CONTENTA

ATTENZIONE
NUOVO SISTEMA DI PARCHEGGIO

ENTRA NEL PARCHEGGIO IN RETROMARCIA



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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 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



Brescia, 7 giugno 2018

 With the contribution of the LIFE Programme of the European Union
LIFE 15 IPE IT 013



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

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



www.lifeprepare.eu – info@lifeprepare.eu



165