




 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



Lecco, 16 maggio 2019


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

CONSEGUENZE...

...INVASIONE TOTALE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO







Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

TROPPE AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE

Secondo una ricerca europea:

- **La macchina è parcheggiata per il 92% del tempo**
- **Si trascorre 1/3 del tempo di guida in cerca di parcheggio**
- **Di media, i 5 posti dell'auto spostano solo 1,5 persone**
- **Il 40% dei tragitti effettuati in auto è inferiore ai 3 Km, il 60% inferiore ai 5 Km**

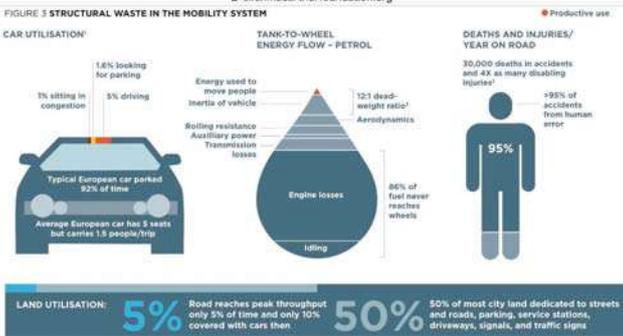


FIGURE 1 STRUCTURAL WASTE IN THE MOBILITY SYSTEM

CAR UTILISATION: 1.6% looking for parking, 1% sitting in congestion, 5% driving. Typical European car parked 92% of time. Average European car has 5 seats but carries 1.5 people/trip.

TANK-TO-WHEEL ENERGY FLOW - PETROL: Energy used to move people, Inertia of vehicle, Rolling resistance, Auxiliary power, Transmission losses, Engine losses, Idling. 12:1 dead-weight ratio, 95% of fuel never reaches wheels.

DEATHS AND INJURIES/ YEAR ON ROAD: 30,000 deaths in accidents and 4X as many disabling injuries. 95% of accidents from human error.

LAND UTILISATION: 5% Road reaches peak throughput only 5% of time and only 10% covered with cars then. 50% of most city land dedicated to streets and roads, parking, service stations, driveways, signals, and traffic signs.

Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

MENTRE ALTROVE...






Lecco, 16 maggio 2019

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

Lecco, 16 maggio 2019

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

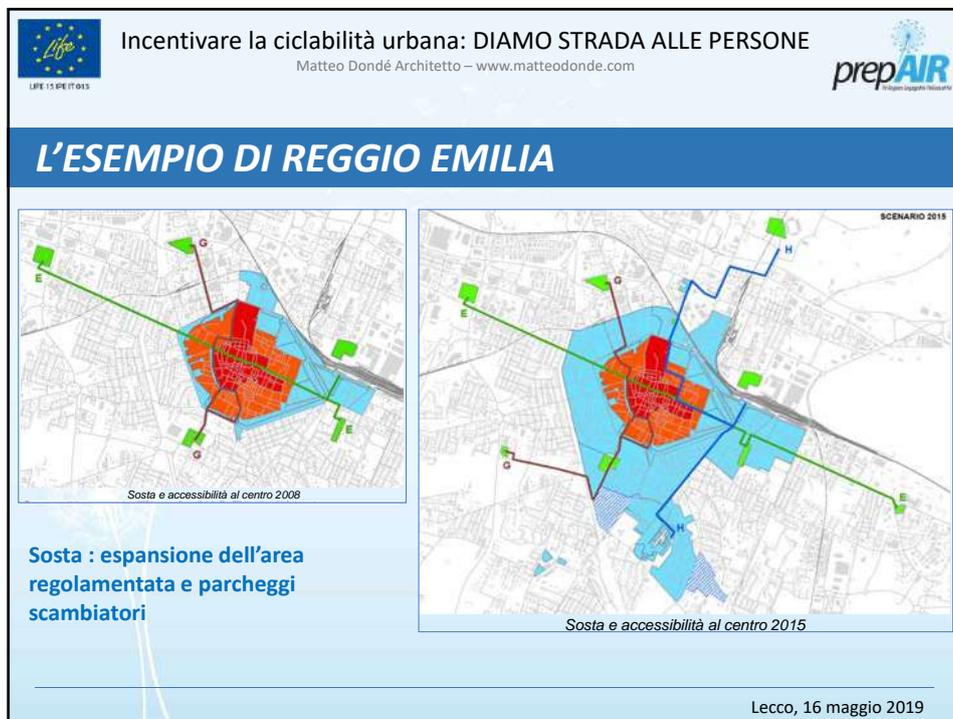
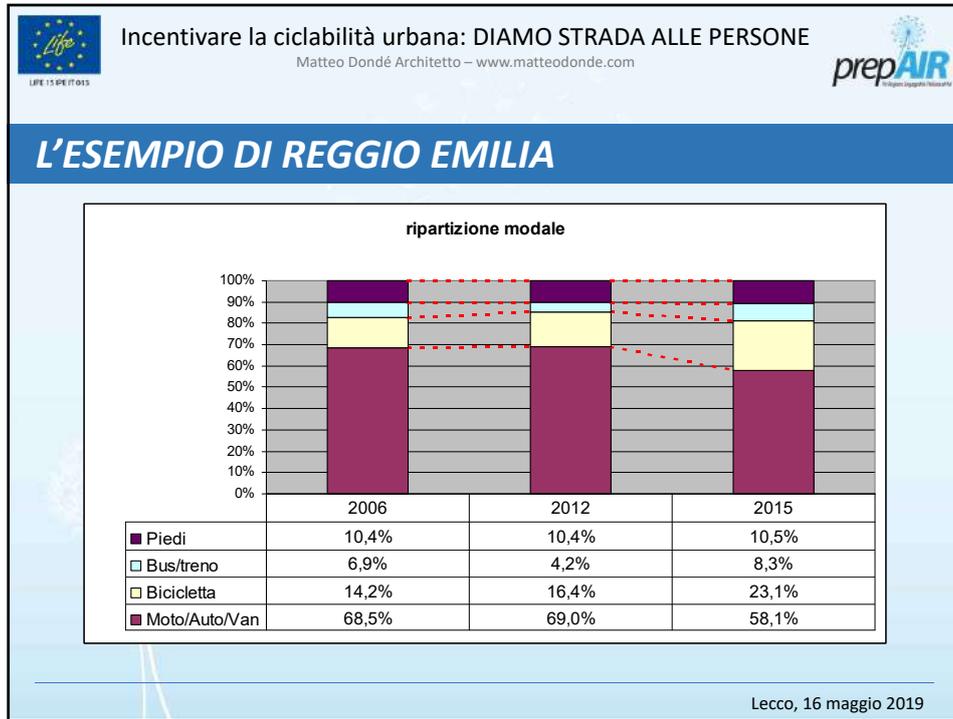
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

L'ESEMPIO DI REGGIO EMILIA

Per percorsi realizzati in corso d'opera

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	1,6	63%	
d - strade in Z30/centro storico	km		49,7	120	142%	
TOTALE PERCORSI CICLABILI			206	383	86%	

Lecco, 16 maggio 2019



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

L'ESEMPIO DI AMSTERDAM

Amsterdam eliminerà 1.500 posti auto all'anno fino al 2025

News - # Milano: Mobilità 2 Aprile 2019

Una delle capitali mondiali della bicicletta ha deciso di imboccare ancora più convintamente la strada della demotorizzazione e, per farlo, ha stilato un piano per smantellare i parcheggi su strada: Amsterdam eliminerà circa 1.500 posti auto all'anno a partire da questa estate e fino al 2025, dunque circa 11.000 in totale. Lo spazio ricavato sarà destinato alle piste ciclabili, all'allargamento dei marciapiedi o alla messa a dimora di alberi: insomma, sarà spazio restituito alla collettività e alla vivibilità della strada.



Lecco, 16 maggio 2019

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

CONSEGUENZE...

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



Lecco, 16 maggio 2019

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

MENTRE ALTROVE...



Lecco, 16 maggio 2019

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

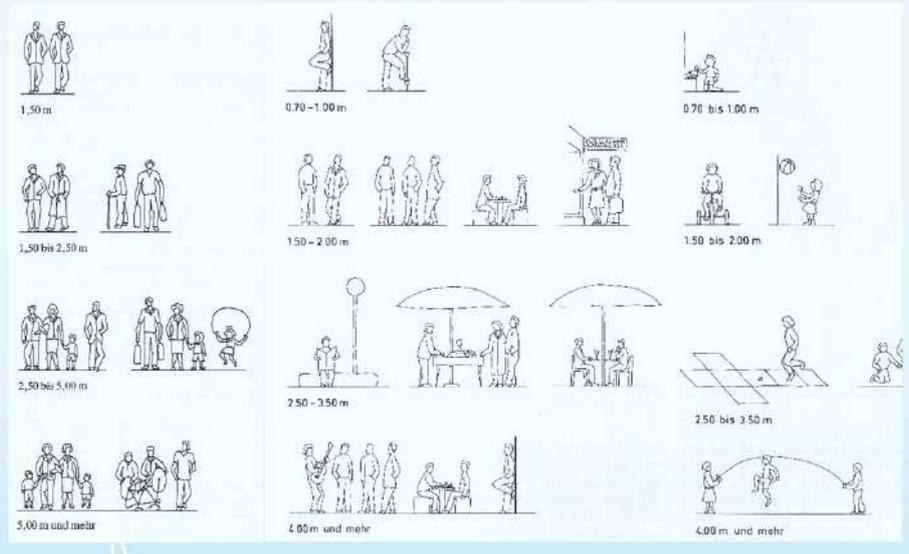
CONSEGUENZE...

...PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU STRETTI E INACCESSIBILI



Lecco, 16 maggio 2019

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



Lecco, 16 maggio 2019

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

CONSEGUENZE...
...PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Lecco, 16 maggio 2019

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

MENTRE ALTROVE...

Lecco, 16 maggio 2019

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

La EU rivela gli spaventosi costi del sistema automobile

Smog da traffico, i danni alla salute sono inequivocabili

QUALI SONO GLI EFFETTI DELLO SMOG SULLA SALUTE?

Lecco, 16 maggio 2019



Life 15 PE 0115

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



prepAIR
Preparati. Aggirati. Risparmia.

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 |
Processeur recueilli par Stéphane Mandard

Abonnez-vous à partir de 1 €



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

News • London

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



Lecco, 16 maggio 2019



Life 15 PE 0115

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



prepAIR
Preparati. Aggirati. Risparmia.

MENTRE ALTROVE...

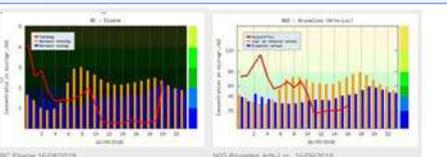


80 % decrease in black carbon on Brussels car-free day

By Fabian Klauen | 27 Nov 2018

For one day a year, the Brussels Capital region is banning an essential motorized transport – or to formulate it in a more appropriate way: For one day a year, the inhabitants of the Brussels Capital region and its visitors, can breathe clean air.

Cars in Brussels were banned yesterday between 9 am and 7 pm. The left graph below indicates the levels of black carbon on a normal week day (yellow), on a normal Sunday (blue) and the red line indicates yesterday's concentration during car-free day. Almost immediately after 9 am, when the car ban takes effect, the concentration of black carbon decreases to about 1/3 of a normal Sunday. After 7 pm, when cars return, the concentration increases almost immediately to normal levels. For PM2.5, the other main air pollutant caused by cars, the improvement is also significant and even stronger: AQI concentration dropped by about 28 % compared to a normal Sunday. Many people also posted on social media pictures of the tens if not hundreds of thousands people walking, cycling and playing on the streets of Brussels – a true democratisation of the public space!



Following on another success of the Brussels car-free day, calls were directed at policy to introduce car-free days more often. While ECP welcomes such calls, the real challenge is how to decrease car use and increase active mobility every single day, particularly on work days. This a task that needs to be addressed by all authorities, from local to European.

Earlier this year, the European Commission started today infringement procedures against France, Germany, Hungary, Italy, Romania and the United Kingdom for violating EU air quality rules. In a letter addressed to these Member States, ECP called for following measures:

- Set up a National Cycle Investment Fund, it shall be managed with annual investments equal to at least 10 Euro per person and used to co-fund local and regional cycle projects, such as cycle highways projects and other measures;
- Introduce or extend a national support scheme for the purchase of conventional and electric bicycles (L10-A), the latter similar to schemes given to e-cars in a number of countries, and/or set up tax-free allowance schemes for cycle to work;
- Frame national support and coordination to cycling in a systematic manner, by developing and implementing a national cycling strategy.

Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA




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

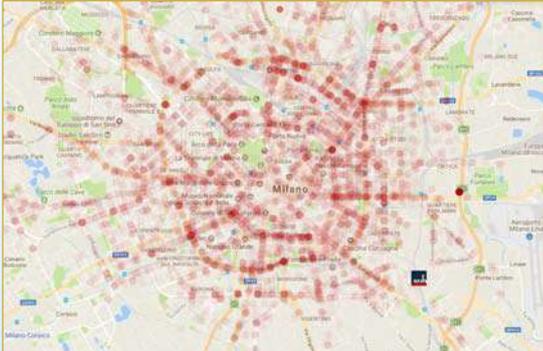
- ✓ **Un morto ogni 2,5 ore e un ferito ogni 3 minuti**
- ✓ **In media sono 9 morti e 682 feriti al giorno**

Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA: MILANO



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

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

Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



LA STRAGE QUOTIDIANA

DOPO UN PESSIMO 2017 | 22 gennaio 2018

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

Marco Menduni

COMBIBENI.CO | F | T | G+ | ISCRIVITI @ | Newsletter Il Secolo XIX



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

News - Di Paolo Volato | 21 giugno 2018

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



Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

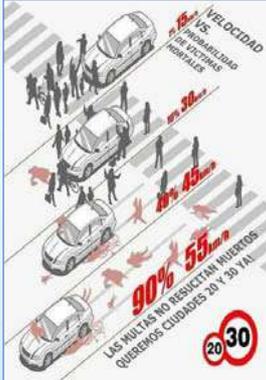
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



LA STRAGE QUOTIDIANA

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

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




Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA

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



Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

RIDURRE LA VELOCITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO

Ridurre il numero di vittime della strada è gratis: basta diminuire la velocità.

In alcuni Paesi sono già stati abbassati i limiti di velocità nelle strade statali:

- FR Francia: da 90 a 80 Km/h (400 morti in meno);
- ES Spagna: da 100 a 90 Km/h;
- BE Belgio: da 90 a 70 Km/h.

In tutti e 3 i casi il numero di vittime è diminuito.

<https://etsc.eu/reducing-speeding-in-europe-pin-flash-36/>

2,100 LIVES COULD BE SAVED EACH YEAR IF THE AVERAGE SPEED DROPPED BY ONLY 1 KM/H ON ALL ROADS ACROSS THE EU

ISA = 20% FEWER ACCIDENTS

THE MANDATORY INSTALLATION OF AN OVERRIDABLE INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE (ISA) SYSTEM ON ALL NEW VEHICLES COULD EVENTUALLY CUT ALL ROAD DEATHS BY 20%

ROAD TYPE	PERCENTAGE ABOVE LIMIT
ON URBAN ROADS	35% TO 75%
ON RURAL ROADS	9% TO 63%
ON MOTORWAYS	23% TO 59%

SOLUTIONS FOR SAFER SPEEDS:

- USE THE OVERRIDABLE INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE (ISA) SYSTEM
- USE THE OVERRIDABLE INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE (ISA) SYSTEM
- USE THE OVERRIDABLE INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE (ISA) SYSTEM
- ENFORCE LAWS
- ROAD USER EDUCATION
- EFFECTIVE AND MODERN TRAFFIC LAW ENFORCEMENT ACTIVITIES

ETSC

Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... PARIGI

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

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



Dal 1990 a oggi:

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

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

Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... BILBAO (350.000 abitanti)

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



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

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




Lecco, 16 maggio 2019


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

Esempi del cambiamento... MADRID (3.200.000 abitanti)

ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

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



La calle de Embajadores, en el barrio de Lavapies, limitada a 30 kilómetros por hora. © MCM MADRID

La futura ordenanza de movilidad sostenible

LÍMITE DE VELOCIDAD



Calzada





Bicis de alquiler sin base fija

Ante la llegada de nuevos sistemas por toda la ciudad de alquiler de bicicletas

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

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

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS



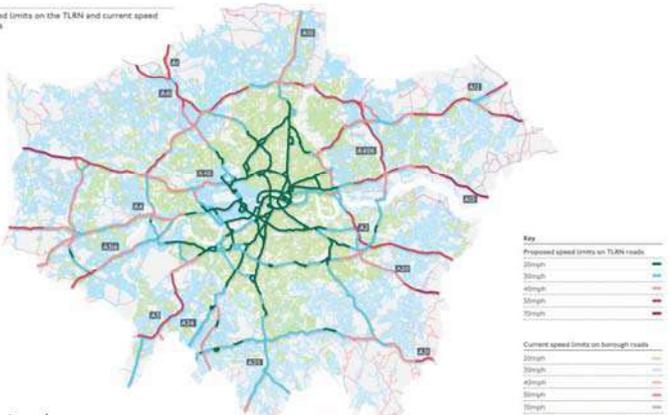
Se prohibirá el estacionamiento donde exista banda de estacionamiento. En zonas señalizadas como prioridad peatonal será obligatorio dejar una distancia mínima. Se podrán usar las barandillas separadoras entre calzada y acera, cuando las haya.

Lecco, 16 maggio 2019


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

Esempi del cambiamento... LONDRA (8.800.000 abitanti)

Figure 11: Proposed speed limits on the TLN and current speed limits on borough roads



Key

Proposed speed limits on TLN roads

- 20mph
- 30mph
- 40mph
- 50mph
- 60mph
- 70mph

Current speed limits on borough roads

- 20mph
- 30mph
- 40mph
- 50mph
- 60mph
- 70mph

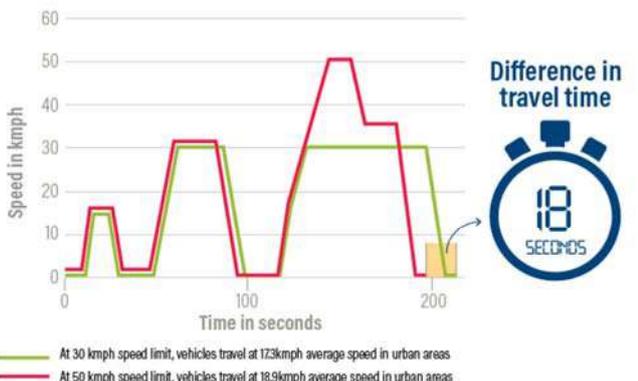
Los planes de Londres.
Horizontes 2020 y 2024

Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Esempi del cambiamento... GRENOBLE



Difference in travel time

18 SECONDS

— At 30 kmph speed limit, vehicles travel at 17.3kmph average speed in urban areas
 — At 50 kmph speed limit, vehicles travel at 18.9kmph average speed in urban areas

Source: Cities Safer by Design (2015) wri.org/publication/cities-safer-design



Con limiti a 30km/h aumenta la sicurezza stradale senza un impatto significativo sui tempi di viaggio

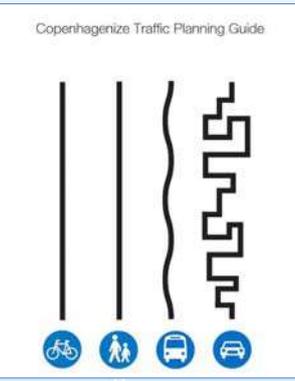
Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Esempi del cambiamento... COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)

Copenhagenize Traffic Planning Guide





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

Percorso in automobile:
37 minuti

Percorso in bicicletta:
13 minuti

Lecco, 16 maggio 2019

 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"*



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA STRAGE QUOTIDIANA

COSTI SOCIALI
✓ 17 miliardi di euro = 2% del PIL

INQUINAMENTO
✓ 15 miliardi l'anno

...UN SISTEMA INEFFICIENTE!



Lecco, 16 maggio 2019


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'**

Lecco, 16 maggio 2019


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'**

Lecco, 16 maggio 2019


 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)



Lecco, 16 maggio 2019


 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



Lecco, 16 maggio 2019

 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' SENZA SICUREZZA STRADALE

Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che **il principale deterrente all'utilizzo della bicicletta è proprio la scarsa sicurezza stradale**

il rischio di essere coinvolti in un incidente stradale è percepito al punto tale da convincere molti potenziali ciclisti a lasciare a casa la bici per utilizzare anche loro l'automobile.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404000382>

Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO OLANDESE

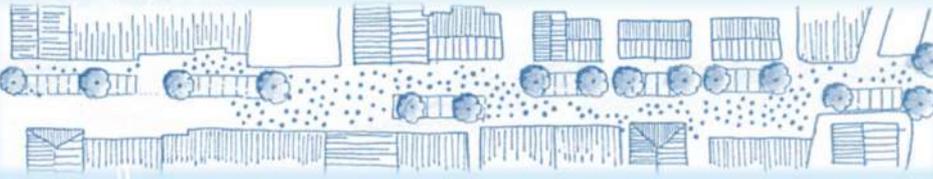


Lecco, 16 maggio 2019

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

PARTE II

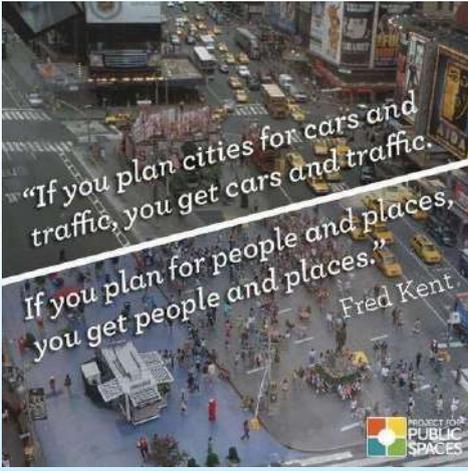
Dal veicolo alle persone: il modello della «MOBILITÀ NUOVA»



Lecco, 16 maggio 2019

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

CAMBIARE MODELLO DI MOBILITÀ È UNA NECESSITÀ



Lecco, 16 maggio 2019

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

Esempi del cambiamento... VOLKSWAGEN

 VOLKSWAGEN  EN

VISION MOBOTICA Q-LIFE LAB HUMANS

Le città del futuro? Più panchine e meno auto 25.5.2018



Secondo l'urbanista Fred Kent abbiamo passato gli ultimi 70 anni a costruire città per le automobili e non per le persone. E ciò le ha rese meno vivibili. Ma come si possono cambiare le cose?

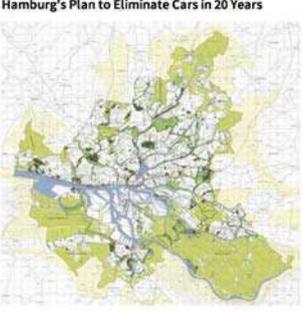
Lecco, 16 maggio 2019

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

Esempi del cambiamento... AMBURGO (2.000.000 abitanti)

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



Lecco, 16 maggio 2019



LIFE 15 PE 17 015

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... **OSLO** (700.000 abitanti)

Oslo sarà la prima città senza automobili dal 2019

NEWS 11.5 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.

Oggi Oslo comincia a vedere i frutti di un percorso iniziato tempo addietro: la qualità dell'aria è aumentata notevolmente, l'**80% dei residenti non possiede un'auto** di proprietà e le **aree pedonali** hanno registrato un **aumento di pedoni del 10%** rispetto al 2018.






Lecco, 16 maggio 2019



LIFE 15 PE 17 015

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... **MADRID** (3.200.000 abitanti)

La pedonalizzazione fa bene al commercio: a Madrid +9,5%

News • di Manuel Meschino 12 Marzo 2019

Il Comune di Madrid ha realizzato uno studio con i dati dell'Istituto finanziario Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) analizzando 20 milioni di transazioni commerciali elettroniche nel periodo compreso tra il primo dicembre 2018 e il 7 gennaio 2019: durante gli acquisti per le vacanze natalizie sono stati spesi 5.884 milioni di euro in tutta la città, ma l'aumento maggiore degli incassi rispetto allo scorso Natale si è verificata nella nuova zona a basse emissioni di Madrid Central (+8,6%) di cui fa parte anche la Gran Via che ha registrato un picco di +9,5%, a fronte di un aumento nel resto della città del +3,3%.



In particolare i dati di questo studio confermano anche che le misure messe in atto dal Comune di Madrid per disincentivare l'uso dell'auto hanno prodotto un incremento degli spostamenti a piedi e con i mezzi pubblici rispetto all'anno precedente. Anche sul fronte dell'inquinamento la riduzione del traffico motorizzato nel centro della città ha migliorato la qualità dell'aria, con un calo del 10% delle emissioni nell'area della Gran Via). Dunque l'obiettivo di ridurre il traffico e l'inquinamento per tutelare la salute pubblica puntando su spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico è riuscito anche a rendere più appetibili gli acquisti nelle aree senz'auto.

Lecco, 16 maggio 2019


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

PER INCENTIVARE LA MOBILITA' CICLISTICA...

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**



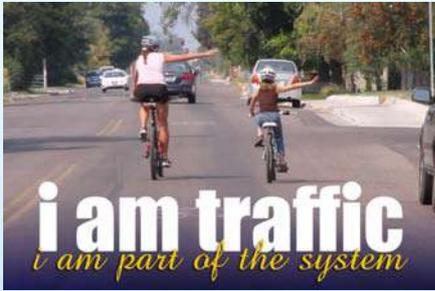
Lecco, 16 maggio 2019


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

PER INCENTIVARE LA MOBILITA' CICLISTICA...

...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**



Lecco, 16 maggio 2019


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

PER INCENTIVARE LA MOBILITA' CICLISTICA...

...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**



Lecco, 16 maggio 2019


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

PER INCENTIVARE LA MOBILITA' CICLISTICA...



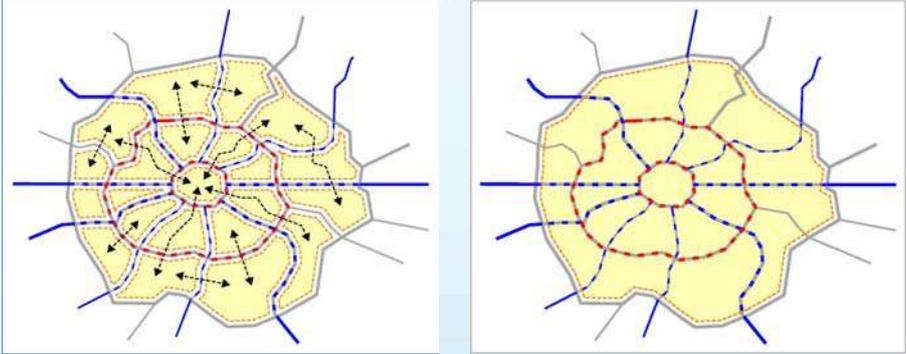
GILBERT LIEUTIER
 Capo progetti al CETE Méditerranée Dirigente del dipartimento infrastrutture e trasporti francese Presidente dell'associazione «rue de l'avenir»

- ✓ **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**

Lecco, 16 maggio 2019


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

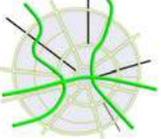
IL «MODELLO» DELLA MOBILITÀ NUOVA...



Lecco, 16 maggio 2019


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

...E LA NUOVA LEGGE QUADRO SULLA CICLABILITÀ 2/2018

	<p>Messa in sicurezza della viabilità principale Risolvere le strade e gli incroci che presentano problemi di elevata incidentalità. <i>legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto f)</i></p>		<p>Rete itinerari secondari Densificare la rete degli itinerari ciclabili con collegamenti secondari all'interno delle Zone 30. <i>legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto b)</i></p>
	<p>Rete itinerari portanti Sviluppare la rete portante del Bicipian lungo gli assi principali. <i>legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto a)</i></p>		<p>Rete vie verdi ciclabili Individuare la rete delle vie verdi ciclabili per connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali, tratturi, etc. del territorio <i>legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto c)</i></p>
	<p>Moderazione del traffico e zone 30 Realizzare Zone 30 in tutte le aree residenziali tranne la rete viaria primaria. <i>legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto e)</i></p>		

Lecco, 16 maggio 2019


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

PER INCENTIVARE LA MOBILITA' CICLISTICA...

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**

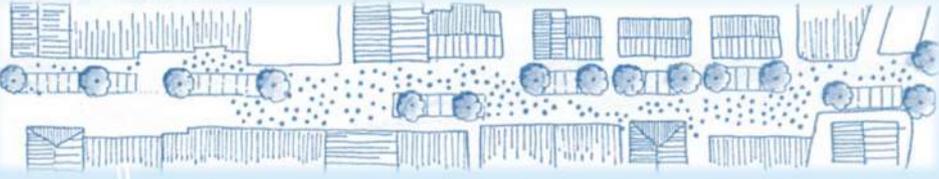


Lecco, 16 maggio 2019


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

PARTE III

**Per una città ciclabile:
IL BICIAN**



Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

IL BICIAN

CRITERI FONDAMENTALI

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

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

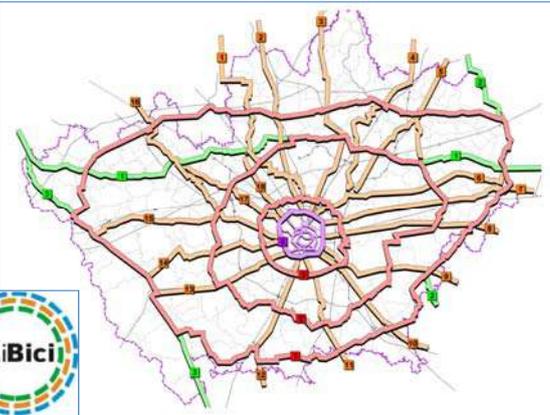
Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

<p>MiBici Il Piano Ciclistico della Provincia di Milano anno 2006</p> <p>16 percorsi radiali lungo gli assi di penetrazione verso l'area metropolitana</p> <p>3 percorsi anulari</p>	
---	--

Lecco, 16 maggio 2019

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

IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan
Il Piano Ciclistico del
Comune di Reggio Emilia
anno 2008

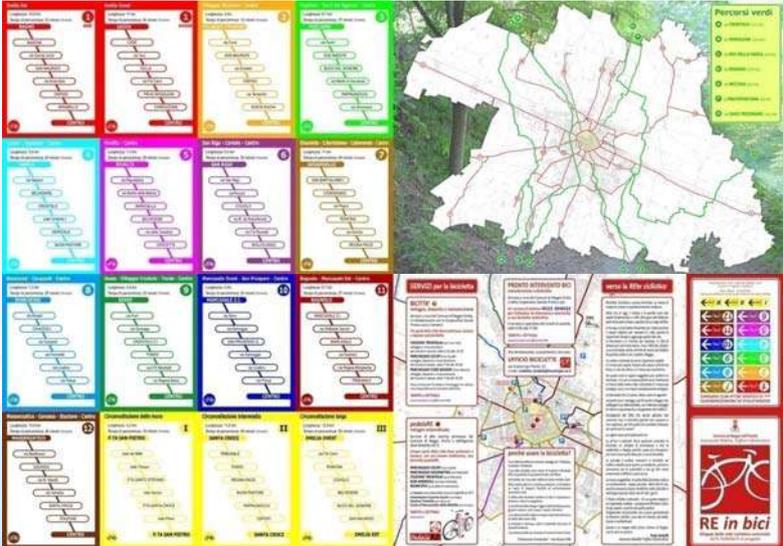
12 percorsi radiali
lungo gli assi di penetrazione
verso il centro

3 percorsi anulari
attorno al centro



Lecco, 16 maggio 2019

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



Lecco, 16 maggio 2019


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)

6

SAN RIGO

- via San Rigo
- via Ruozzi

COVILO

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

MIGLIOLUNGO

CENTRO



rete ciclistica comunale

SAN PIETRO

centro		1			
stazione		300m	12		
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			

Lecco, 16 maggio 2019


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

Lecco, 16 maggio 2019

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

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES
anno 2012



Lecco, 16 maggio 2019

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

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

Bruxelles ha raddoppiato il numero di ciclisti

News - di Gabriele Senesi - 26 Febbraio 2019

Bruxelles ha raddoppiato il numero di ciclisti in 5 anni, solo nel 2018 la città ha registrato un aumento del 16% delle persone che scelgono la bicicletta per i loro spostamenti.

Un risultato registrato dall'osservatorio sulla bicicletta della Regione di Bruxelles ha confermato l'interesse crescente della popolazione belga per le due ruote.



Lecco, 16 maggio 2019


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

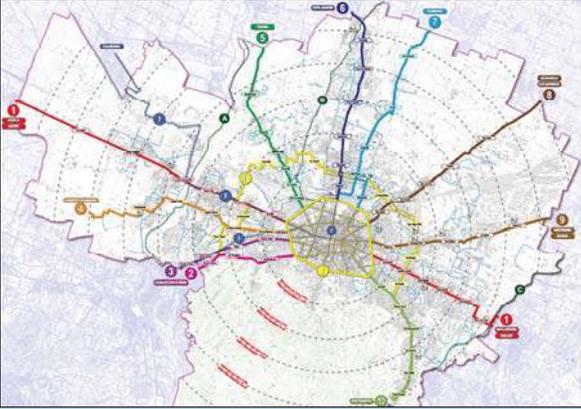
IL BICIPLAN

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



Lecco, 16 maggio 2019


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

IL BICIPLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e RILIEVO DEI FLUSSI



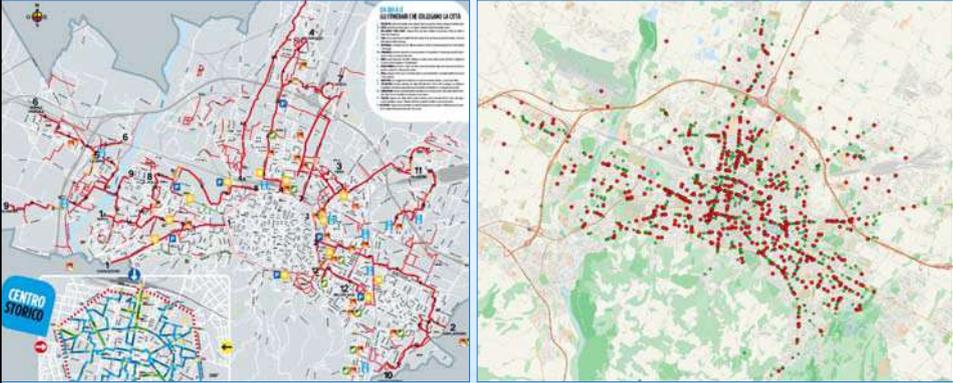


Lecco, 16 maggio 2019

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

IL BICIANIPLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e INCIDENTALITA'

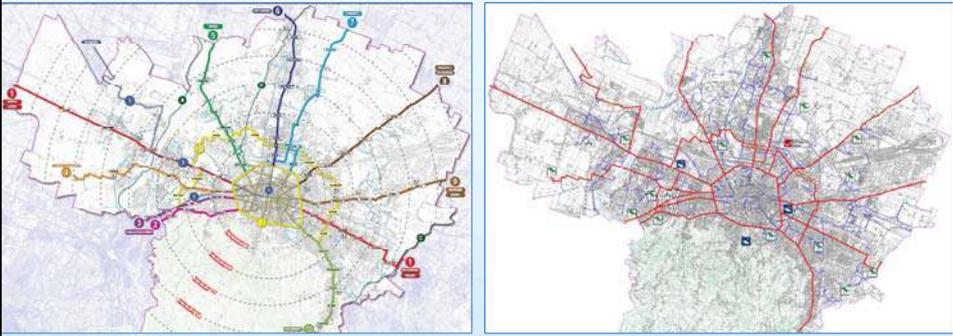


Lecco, 16 maggio 2019

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

IL BICIANIPLAN DI BOLOGNA

CONNESSIONE CON I PRINCIPALI ATTRATTORI DI TRAFFICO

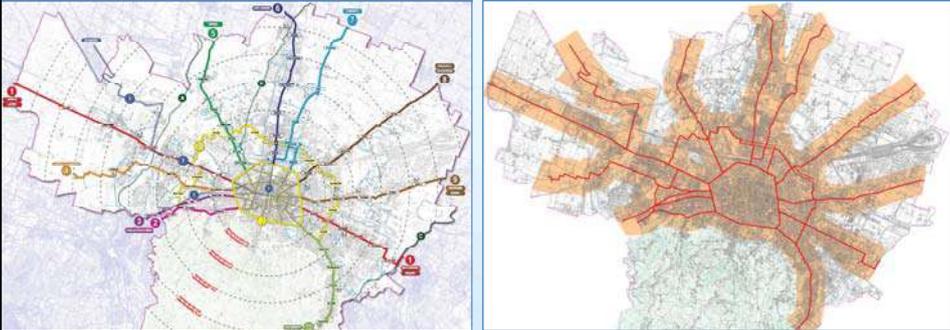


Lecco, 16 maggio 2019

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

IL BICIANIPLAN DI BOLOGNA

ACCESSIBILITA' (500m)



Lecco, 16 maggio 2019

 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?



Lecco, 16 maggio 2019



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



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Definizione delle tipologie progettuali

*“In primo luogo, dobbiamo chiarire un equivoco ancora molto diffuso: **infrastruttura ciclistica non significa realizzare un grande piano generale di ampie piste ciclabili separate dal traffico.** Questo approccio nasce spesso da buone intenzioni, ma è davvero uno sforzo fuorviante tenere i ciclisti lontano dal traffico per la propria sicurezza senza ridurre i volumi di traffico e la velocità. È ormai risaputo che le piste ciclabili separate aumentano notevolmente il rischio agli incroci. Inoltre, le piste ciclabili potrebbero non essere lo strumento di cui i ciclisti hanno bisogno o che vogliono di più: **le piste restringono la loro libertà, specialmente se sono obbligatorie**” (da Presto Cycling Policy Guide)*

“Presto” è il nome di un progetto europeo finalizzato a raccogliere e diffondere il miglior know-how maturato in diverse realtà europee in tema di interventi e politiche per la ciclabilità

https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/presto_policy_guide_cycling_infrastructure_en.pdf

Lecco, 16 maggio 2019



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



L'ESEMPIO OLANDESE




Lecco, 16 maggio 2019

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

INTERVENTI SEMPLICI: «ROAD DIET»

REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO OLANDESE



Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Lecco, 16 maggio 2019



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.)

Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)

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

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

Ma abbiamo visto che non è vero.

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

I problemi delle piste ciclabili di Berlino in un video

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

Dalla lista di venti zone critiche Claudia decide di controllarne tre: 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.

Lecco, 16 maggio 2019


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

L'ESEMPIO FRANCESE

GILBERT LIEUTIER

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

IN FRANCIA:

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

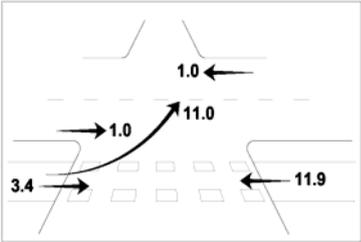
Lecco, 16 maggio 2019


 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.**

STUDIO DECENNALE (1993-2003) RIGUARDANTE L'INCIDENTALITA' PERCORSI CICLABILI AGLI INCROCI IN AMBITO URBANO
 Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne - Barbara Egger, consigliera di stato del Cantone, e Oskar Balsiger, ingegnere stradale e storico consigliere comunale del Cantone di Berna - 2003

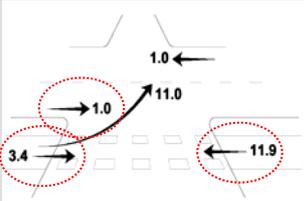
Lecco, 16 maggio 2019

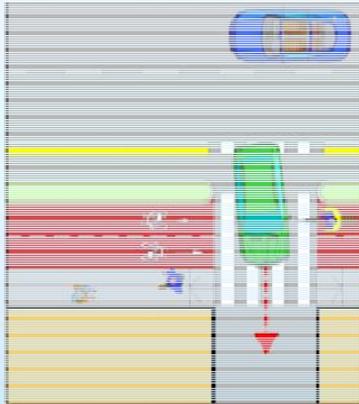

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità





Lecco, 16 maggio 2019


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 JUN 2014

Explaining the Bi-directional Cycle Track Folly

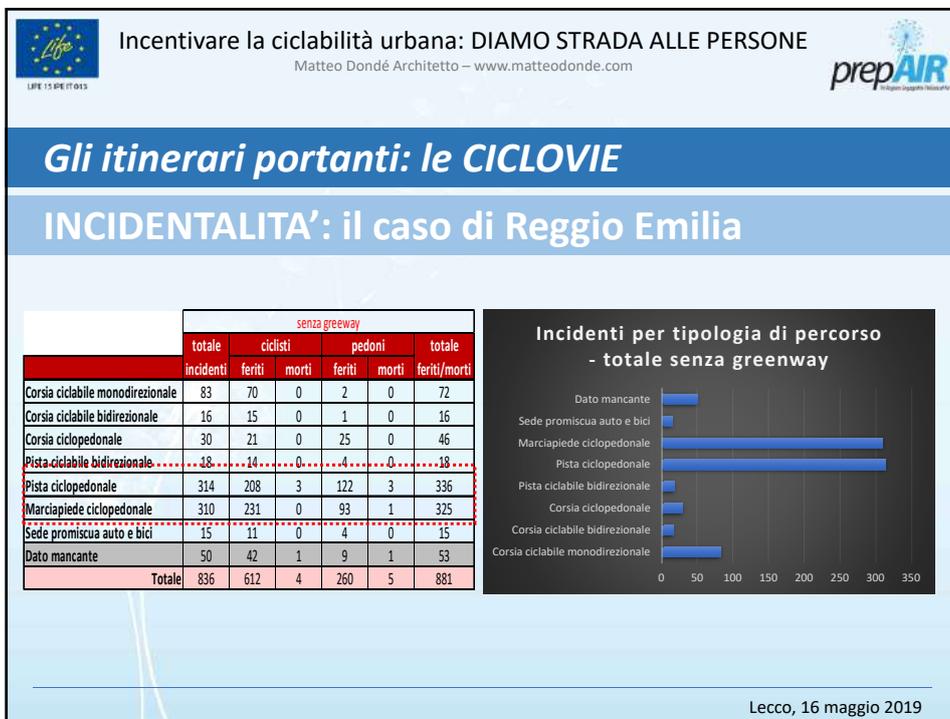
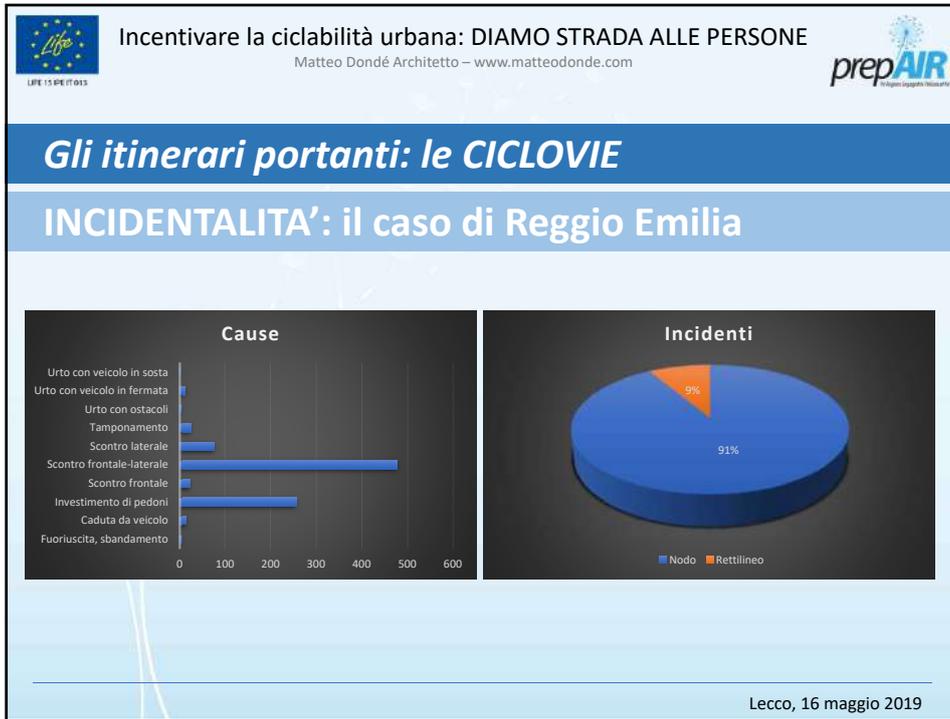


If this was 2007, I'd expect some confusion and misinterpretation regarding Best Practice for bicycle infrastructure. It was a brave, new world back then. This blog was a low voice in the wilderness regarding bicycles as transport in cities, with only instantane-driven, frothing at the mouth sports and 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](#)

Lecco, 16 maggio 2019



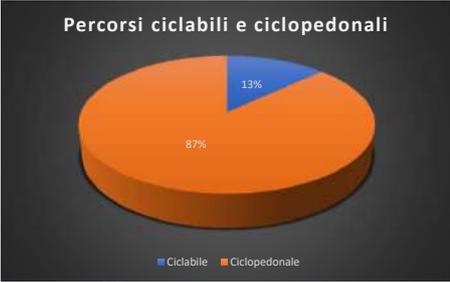

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

INCIDENTALITA': il caso di Reggio Emilia

Percorsi ciclabili e ciclopedonali



Categoria	Percentuale
Ciclabile	13%
Ciclopedonale	87%

Percorsi mono e bidirezionali



Categoria	Percentuale
Monodirezionale	9%
Bidirezionale	91%

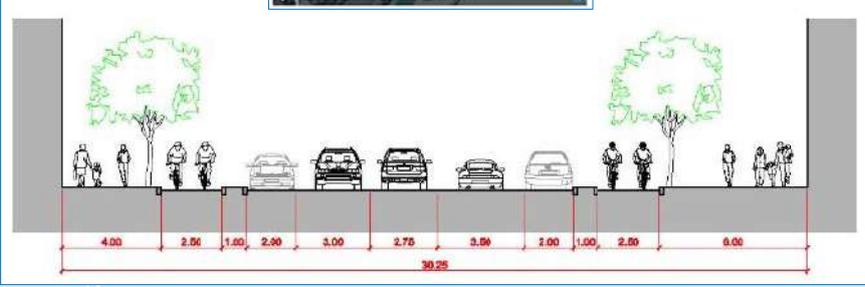
Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



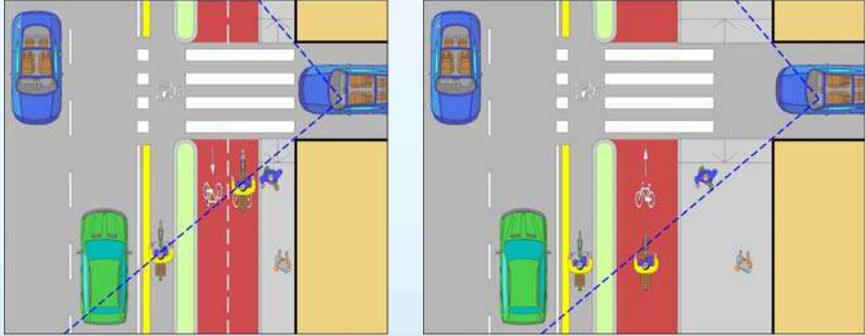


Elemento	Dimensione (m)
Sidewalk (left)	4.00
Area (left)	2.50
Area (left)	1.00
Area (left)	2.00
Area (left)	3.00
Area (left)	2.75
Area (left)	3.00
Area (left)	2.00
Area (left)	1.00
Area (left)	2.00
Sidewalk (right)	6.00
Totale	30.25

Lecco, 16 maggio 2019

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Lecco, 16 maggio 2019

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Lecco, 16 maggio 2019

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Lecco, 16 maggio 2019

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...

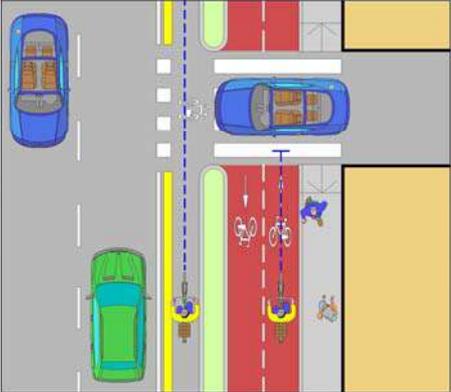


Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

SEPARAZIONE ed EFFICIENZA DEI PERCORSI




Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

SEPARAZIONE, CAPACITA' e «NUOVI VEICOLI»



Le cargo bike hanno cambiato il volto di Rotterdam

Olga Mocking, The Atlantic, Stati Uniti
4 luglio 2018 - 13:39

Nel Paesi Bassi è difficile non rimanere colpiti, o addirittura sorpresi, dalla quantità di biciclette di ogni foggia, colore e dimensione. Per chi vive qui è normale spostarsi in bicicletta, non è solo un'attività di svago adatta al fine settimana. Gli olandesi usano le biciclette per trasportare la spesa, apparecchi elettronici e a volte perfino mobili. Non è insolito vedere un genitore in bici con un bambino seduto davanti, uno dietro e un terzo che pedala al suo fianco, guidato dalla mano del genitore sulla schiena.




Lecco, 16 maggio 2019


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

SEPARAZIONE e MANUTENZIONE DELL'OPERA



Lecco, 16 maggio 2019


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

USO CICLABILE DEI MARCIAPIEDE E 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...'*



Lecco, 16 maggio 2019


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

USO CICLABILE DEI MARCIAPIEDE E 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 attrattrici 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.

Lecco, 16 maggio 2019


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

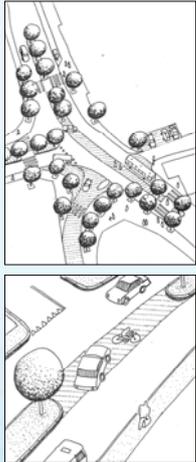
UN ESEMPIO: LA FASCIA CENTRALE POLIFUNZIONALE

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*

Lecco, 16 maggio 2019

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

FASCIA POLIFUNZIONALE: ESEMPI IN EUROPA



Lecco, 16 maggio 2019

 **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**



Lecco, 16 maggio 2019


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'



LEGENDA

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

Punti critici:
 ✓ incroci
 ✓ uscite dai passi carrai
 ✓ attraversamenti pedonali e ciclabili

Lecco, 16 maggio 2019


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.




Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

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

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

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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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)**



Lecco, 16 maggio 2019



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)



La circolazione in Via Emilia Ospizio
 A cosa serve e come funziona la nuova fascia polifunzionale.

Una soluzione a favore della SICUREZZA e della convivenza tra gli utenti della strada.

La fascia centrale polifunzionale

Che cos'è

- È una zona di strada per i pedoni che girano a sinistra
- È una zona di strada per i ciclisti
- È una zona di protezione per i pedoni

Perché

- Le automobili percorrono il viale a velocità eccessive e pericolose
- L'attraversamento è difficoltoso
- Il numero di incidenti è troppo elevato: in quattro anni il solo viale ospita 171 incidenti con 223 feriti e 7 morti

A cosa serve

- A dare più sicurezza ai pedoni, ciclisti e automobilisti che entrano ed escono dalle strade laterali
- A ridurre la velocità del traffico e a ridurre gli incidenti
- A facilitare l'attraversamento della strada e a rendere pertanto più vivibile il viale, non solo inteso come via di scorrimento, ma anche come spazio di relazione tra persone, negozi e funzioni

Non è una misura contro gli automobilisti, ma a favore della sicurezza e della convivenza tra gli utenti della strada.

Come si utilizza

Automobilista in transito: svolte agli incroci

Il viale ospita le due fasce più sicure e inglobate fisicamente nei percorsi di attraversamento.

Automobilista residente: ingresso ed uscita dai passi carrai

Il viale ospita le due fasce più sicure e inglobate negli attraversamenti di viale.

Ciclisti e pedoni: svolta ed attraversamenti pedonali

Il viale ospita le due fasce più sicure e più ridotte con la linea demarcata.

Lecco, 16 maggio 2019



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)



Gli incidenti stradali in via Emilia Ospizio

	2015	2016	2017	2018
VEICOLI	43	28	32	44
FERITI	41	24	44	42
MORTI	1	1	1	1

Dati provenienti dal Sistema Informativo Incidenti Stradali (SIS) - marzo 8.

L'attuazione di questa misura di incentivazione di percorsi sicuri per i pedoni, ciclisti e automobilisti che entrano ed escono dalle strade laterali, e la riduzione della velocità del traffico e la riduzione degli incidenti, non solo inteso come via di scorrimento, ma anche come spazio di relazione tra persone, negozi e funzioni.

Automobilista in transito: svolte agli incroci

Il viale ospita le due fasce più sicure e inglobate fisicamente nei percorsi di attraversamento.

Automobilista residente: ingresso ed uscita dai passi carrai

Il viale ospita le due fasce più sicure e inglobate negli attraversamenti di viale.

La linea demarcata in bianco e nero, una spalla colorata nella parte superiore e la linea gialla nella parte inferiore, sono le linee demarcative di sicurezza per la circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

La linea demarcata in bianco e nero, una spalla colorata nella parte superiore e la linea gialla nella parte inferiore, sono le linee demarcative di sicurezza per la circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



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

In sintesi:

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



Lecco, 16 maggio 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



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

Premiato il progetto di via Emilia Ospizio

Riconoscimento dell'Università di Ferrara al Comune

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

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

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.

Lecco, 16 maggio 2019



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)

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 elscuso via Luca da Reggio	56	36	-36%

Lecco, 16 maggio 2019



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)

tratto via Emilia Ospizio					tratto via Emilia Ospizio				
	2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %		2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %
INCIDENTI TOTALI	57	39	-18	-31,58%	FERITI TOTALI	67	45	-22	-32,84%
INCIDENTI CON CICLISTI	25	23	-2	-8,00%	CICLISTI FERITI	26	24	-2	-7,69%
INCIDENTI CON PEDONI	9	4	-5	-55,56%	PEDONI FERITI	9	4	-5	-55,56%
Incidenti con utenti vulnerabili	34	27	-7	-20,59%	utenti vulnerabili feriti	35	28	-7	-20,00%

totali comune (no A1)					totali comune (no A1)				
	2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %		2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %
INCIDENTI TOTALI	3.610	2.512	-1.098	-30,42%	FERITI TOTALI	4.980	3.338	-1.642	-32,97%
INCIDENTI CON CICLISTI	706	734	28	3,97%	CICLISTI FERITI	686	724	38	5,54%
INCIDENTI CON PEDONI	289	301	12	4,15%	PEDONI FERITI	307	320	13	4,23%
Incidenti con utenti vulnerabili	995	1.035	40	4,02%	utenti vulnerabili feriti	993	1.044	51	5,14%

Andamenti degli incidenti stradali nei due trienni in esame
Andamenti dei feriti in incidenti stradali nei due trienni in esame

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

dal 2010 al 2018 0 feriti gravi e **0 morti**

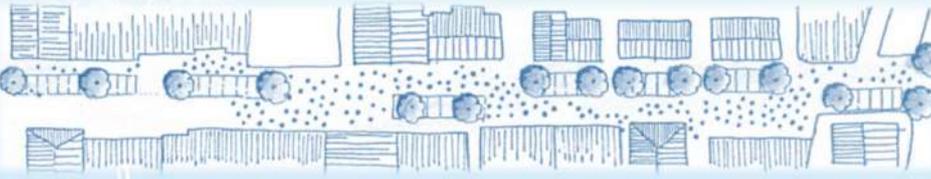
Lecco, 16 maggio 2019


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



Lecco, 16 maggio 2019


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**



Lecco, 16 maggio 2019



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



Lecco, 16 maggio 2019



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



L'ESEMPIO OLANDESE








Lecco, 16 maggio 2019

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



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)

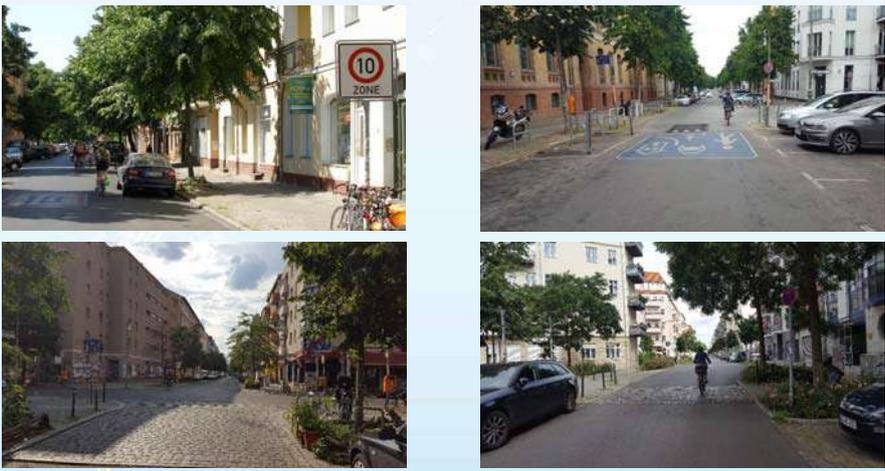


Lecco, 16 maggio 2019

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



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Lecco, 16 maggio 2019

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

INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Lecco, 16 maggio 2019

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Lecco, 16 maggio 2019



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 MacMichael September 24, 2018

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

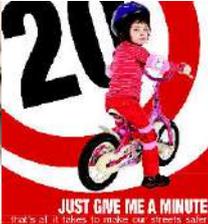
According to City of Edinburgh Council, the 20mph speed limit is intended for "the city

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%





Lecco, 16 maggio 2019



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.

Lecco, 16 maggio 2019

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 **Diego Severgnini**



Morto Eligio Civielli, non ce l'ha fatta il pensionato investito sabato in via Cadorna
È morto il pensionato Eligio Civielli, 74 anni, investito sabato sera in via Cadorna, una delle arterie più trafficate della città. Il decesso è stato accertato dopo un'indagine che ha durato diverse ore.

Dopo tre giorni al Bassini non ce l'ha fatta l'anziano Enrico Ferri, investito in via Cadorna
Enrico Ferri, 82 anni, è morto mercoledì mattina all'ospedale Bassini dopo aver trascorso tre giorni in coma. È stato investito in via Cadorna, la stessa strada dove è morto Civielli.

Maxi rissa all'alba fuori da un locale, ragazzo sulle in auto e travolge una donna: denunciato
Una rissa all'alba fuori da un locale ha sfociato in un incidente. Un ragazzo è sceso dall'auto e ha travolto una donna che stava attraversando la strada.

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

Incidente stradale in Valassina, in condizioni gravi una donna cilese di 30 anni
Una donna cilese di 30 anni è rimasta ferita in un incidente stradale in Valassina. Le condizioni sono gravi e si attende un peggioramento.

Incidente a Sedriano, bimba di due anni corre incontro alla madre e viene investita: è grave
Una bimba di due anni è stata investita mentre correva incontro alla madre. È rimasta ferita e ricoverata in ospedale.

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

Incidente sul Sempione a San Vittore e Orono: 35enne travolta da un'auto: è gravissima
Una donna di 35 anni è stata travolta da un'auto sul Sempione a San Vittore e Orono. È rimasta gravemente ferita.

Incidente in via Meconata, donna al "l'incontro" con un tram e cade sul binario: 60enne ferita
Una donna di 60 anni è caduta sul binario di un tram in via Meconata. È rimasta ferita.

Travolto mentre attraversava la strada sulle strisce pedonali: 84enne al pronto soccorso
Un uomo di 84 anni è stato travolto mentre attraversava la strada sulle strisce pedonali. È stato ricoverato al pronto soccorso.

Incidente a Cesano Boscone, investita da un'auto: gravissima ragazza di diciotto anni
Una ragazza di 18 anni è stata investita da un'auto a Cesano Boscone. È rimasta gravemente ferita.

Lecco, 16 maggio 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

LA SITUAZIONE
Milano, fuggi 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 Livo Chianici, di 57 anni. Poi era scappato.

di **Redazione Milano online**






Il luogo del tragico incidente e nel riquadro la vittima, Livo Chianici

Lecco, 16 maggio 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Lecco, 16 maggio 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Lecco, 16 maggio 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Lecco, 16 maggio 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



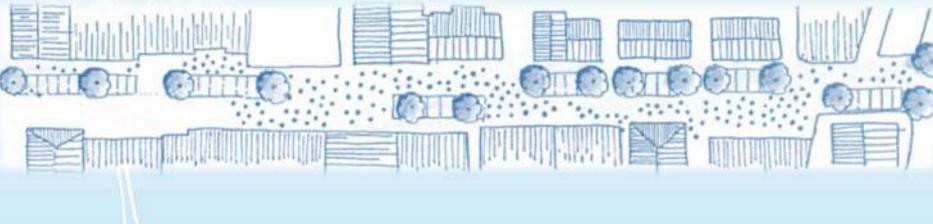
GROSSENOTIZIE.COM
Sindaco e assessori in bici per collaudare la nuova pista ciclabile

Lecco, 16 maggio 2019

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

PARTE V

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



Lecco, 16 maggio 2019

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



Lecco, 16 maggio 2019



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**





Lecco, 16 maggio 2019



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

Lecco, 16 maggio 2019


 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**



Lecco, 16 maggio 2019


 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:

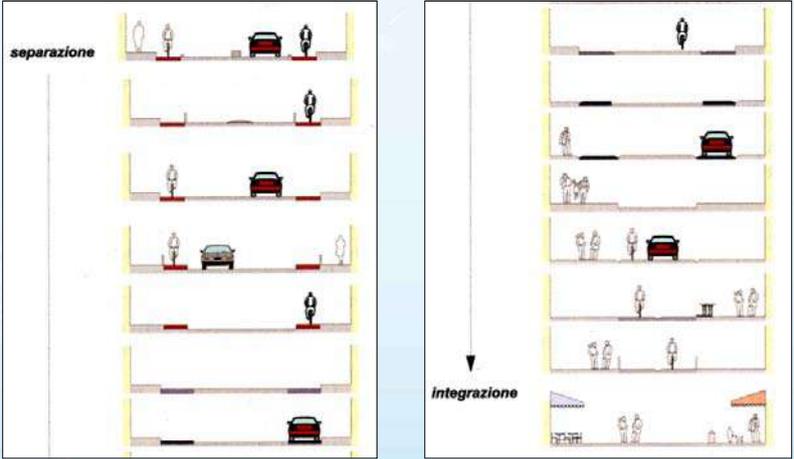
- ✓ ridurre le velocità degli autoveicoli
- ✓ dare continuità ai percorsi
- ✓ proteggere gli attraversamenti trasversali
- ✓ ridurre i livelli di incidentalità
- ✓ abbattere le barriere architettoniche
- ✓ **AUMENTARE LA QUALITÀ DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO**



Lecco, 16 maggio 2019

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

DALLA SEPARAZIONE... ALLO SPAZIO CONDIVISO



Lecco, 16 maggio 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO



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

Lecco, 16 maggio 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO



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

Lecco, 16 maggio 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO



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

Lecco, 16 maggio 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Lecco, 16 maggio 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Lecco, 16 maggio 2019

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

ZONE 30, MODERAZIONE, SPAZIO CONDIVISO ?



Lecco, 16 maggio 2019

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

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



Lecco, 16 maggio 2019


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

Lecco, 16 maggio 2019


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE



Lecco, 16 maggio 2019





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

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE

GLI AUTOMOBILISTI DEVONO POTER CAPIRE IL SENSO DELLE ZONE 30

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

NECESSARIA UN'EFFICACE CAMPAGNA DI INFORMAZIONE

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

Ad esempio:

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



Lydia Bonanomi
«Le Temps des rues»
1990

Lecco, 16 maggio 2019

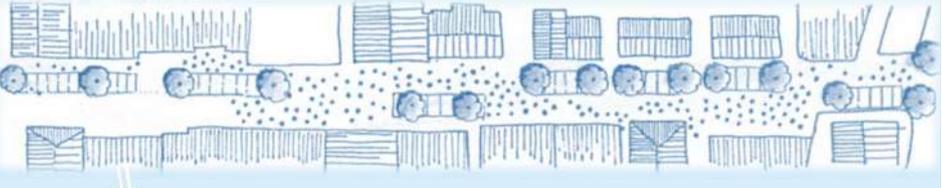




Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

PARTE VI

Le sperimentazioni



Lecco, 16 maggio 2019

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

TACTICAL URBANISM E SPERIMENTAZIONI



Lecco, 16 maggio 2019

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

Ghent - Belgio



Lecco, 16 maggio 2019

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

Parigi



Lecco, 16 maggio 2019

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

Bruxelles

**Rue du Midi
Brussels, Belgium**



Lecco, 16 maggio 2019

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

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO LOCAL **
14% de aumento de vendas das lojas em frente a um parklet

INCENTIVO AO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

ESPAÇO PÚBLICO

OS PARKLETS SÃO PLEINAMENTE ACESSEÍVEIS AO PÚBLICO DISPONÍVEL A SOCIEDADE 24 HORAS POR DIAS NOS 7 DIAS DA SEMANA. ASSIM COMO UMA CALÇADA É VEDADA, EM QUALQUER HIPÓTESE, A UTILIZAÇÃO EXCLUSIVA POR SEU MANTENEDOR.

 Lecco, 16 maggio 2019

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

“People tend to sit where there are places to sit.”

-WILLIAM H. WHYTE




NO LO Lecco, 16 maggio 2019

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





Lecco, 16 maggio 2019

 **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

Lecco, 16 maggio 2019


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

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Lecco, 16 maggio 2019


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

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) - 2014



Slow Town, i dati della municipale confermano la bontà del progetto: traffico -43%, velocità media 17 km/h
 Le slow town possono piacere o meno. Ma funzionano. La dimostrazione è qui, resa possibile dalla serietà di un comitato di cittadini, dal ruolo di un gruppo come Persona Ambiente, dal contributo a fondo perduto (il 50% dei costi) di Fondazione Cariplo.

EUROPEAN MOBILITY WEEK
 16-22 SEPTEMBER 2017
 SHARING GETS YOU FURTHER
 BEST PRACTICE GUIDE

TANGENZIALE DEI BAMBINI (CHILDREN'S TOWN ROAD)
 The mobility experiment in Casalmaggiore (CR) was the subject of a study by the Italian Ministry of Infrastructure and Transport. The study found that the experiment was successful in reducing traffic and increasing safety for children.

Lecco, 16 maggio 2019

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

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) – 2014
Nel 2016: nascita dei negozi amici delle Zone 30 e del «Metrobottega»

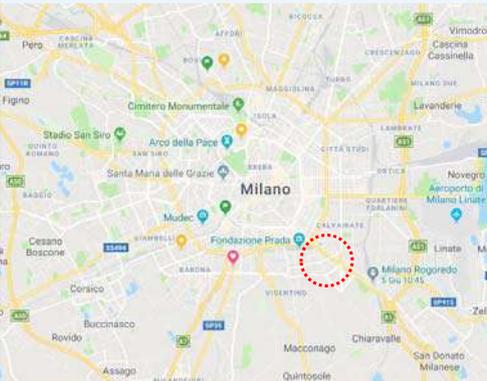


Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



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

Lecco, 16 maggio 2019



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

GIORNO 10 MAGGIO

09:00 - 09:30 Inaugurazione Zona 30
Chiusura provvisoria della via Salaria, Tagliamento, Don Bosco per abbassamento Zona 30 e chiusura provvisoria della via Salaria.

10:00 - 10:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

10:30 - 11:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

11:30 - 12:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

12:30 - 07:00 Incontro mediatico: Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

GIORNO 11 MAGGIO

11:30 - 12:30 Incontro stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

12:30 - 13:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

13:30 - 14:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

14:30 - 15:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

15:30 - 16:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

16:30 - 17:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

17:30 - 18:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

18:30 - 19:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

19:30 - 20:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

20:30 - 21:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

21:30 - 22:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

22:30 - 07:00 Incontro mediatico: Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

GIORNO 12 MAGGIO

11:30 - 12:30 Incontro stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

12:30 - 13:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

13:30 - 14:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

14:30 - 15:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

15:30 - 16:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

16:30 - 17:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

17:30 - 18:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

18:30 - 19:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

19:30 - 20:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

20:30 - 21:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

21:30 - 22:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

22:30 - 07:00 Incontro mediatico: Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

GIORNO 13 MAGGIO

11:30 - 12:30 Incontro stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

12:30 - 13:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

13:30 - 14:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

14:30 - 15:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

15:30 - 16:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

16:30 - 17:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

17:30 - 18:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

18:30 - 19:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

19:30 - 20:30 Incontro con i residenti (presso scuola Sallustiana) (presso San Luigi)

20:30 - 21:30 Conferenza stampa "La Nuova Area Salaria" (via Salaria, 44)

21:30 - 22:30 Spedizioni (presso ACI) Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

22:30 - 07:00 Incontro mediatico: Tiro a Lancia, via Don Bosco, 71

Chiusura Area

Nel quarto giorno di sperimentazione, un'operazione ATAC preannunciata con il Tricolore Nazionale. Rimaneva il progetto di creare una zona 30 completa, con una via Salaria e una via Salaria 2.

IL PRESIDIO DELLA ROMA SARA' IN JA. SI CERCANO VOLONTARI

CHIEDIAMO AI RESIDENTI DI ESPRIMERE IL PROPRIO MALCANTO

una manifestazione di protesta. Si speriamo in una riunione il 10.

Gratias

Specialmente all'ing. Marco Di Biase e al Prof. Dr. Ing. Giancarlo Di Biase. Un ringraziamento speciale all'ing. Marco Di Biase e al Prof. Dr. Ing. Giancarlo Di Biase. Un ringraziamento speciale all'ing. Marco Di Biase e al Prof. Dr. Ing. Giancarlo Di Biase.

Lecco, 16 maggio 2019



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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019


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

INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



Lecco, 16 maggio 2019


 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.

Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

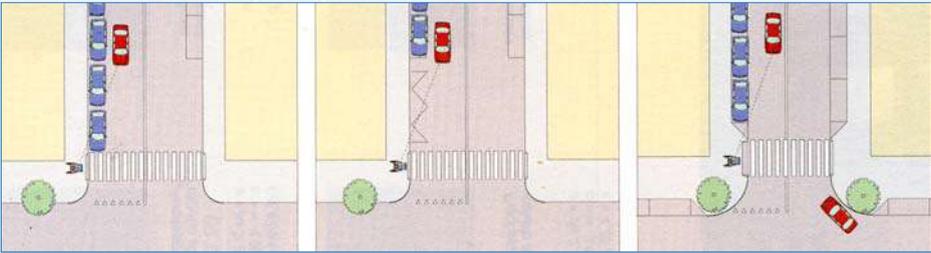
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Lecco, 16 maggio 2019


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

INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI



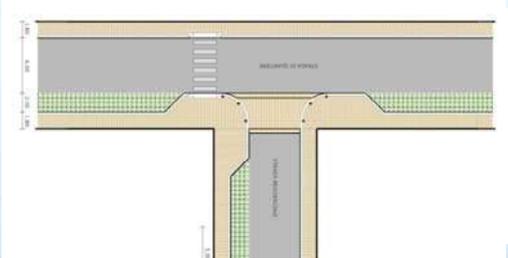
Lecco, 16 maggio 2019


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

INTERVENTI SEMPLICI: RIDUZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA

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

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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

 **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



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



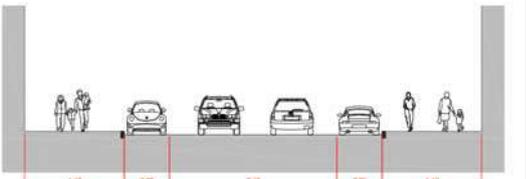
Lecco, 16 maggio 2019

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

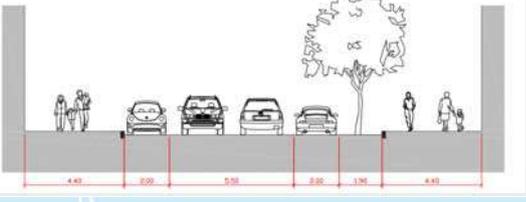
LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

via Rovereto

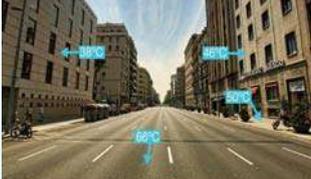
Stato di fatto



Proposte di progetto



SIN ÁRBOLES



CON ÁRBOLES



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

IL PROGETTO DI SPERIMENTAZIONE
MILANO – Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA
MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019

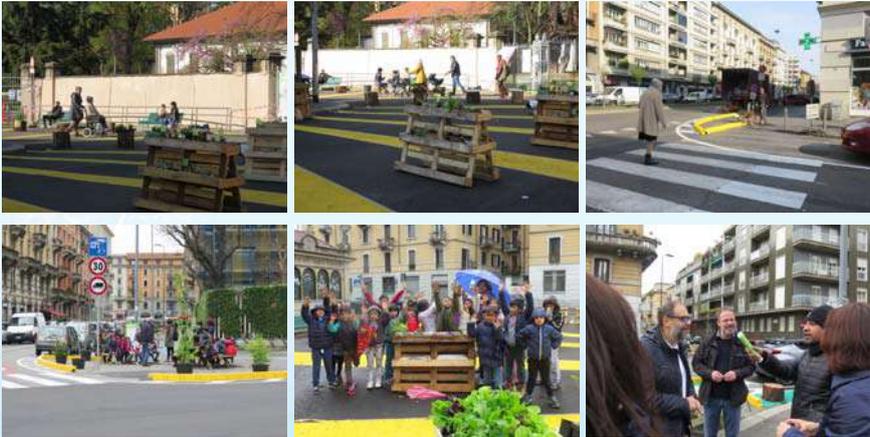


Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

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



Lecco, 16 maggio 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE ROVERETO – 4 aprile/7 luglio 2019



Lecco, 16 maggio 2019

 **GRAZIE PER L'ATTENZIONE**
Matteo Donde Architetto - www.matteodonde.com – matteo.donde@gmail.com 



www.lifeprepare.eu – info@lifeprepare.eu



194