



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

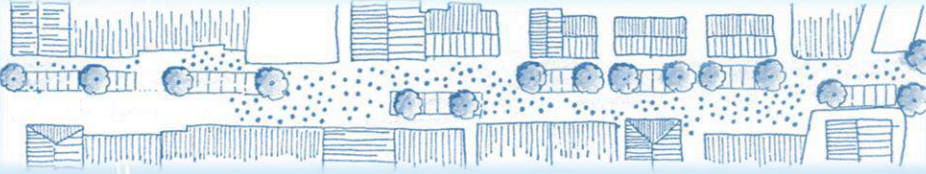
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

PARTE I

Stato dell'arte della mobilità nelle città italiane



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 0547 051

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



prepari
Progettare l'aria che respiri

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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 0547 051

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



prepari
Progettare l'aria che respiri

CONSEGUENZE...

...INVASIONE TOTALE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 0547 011

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



preparing the future of air

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

ellenmacarthurfoundation.org

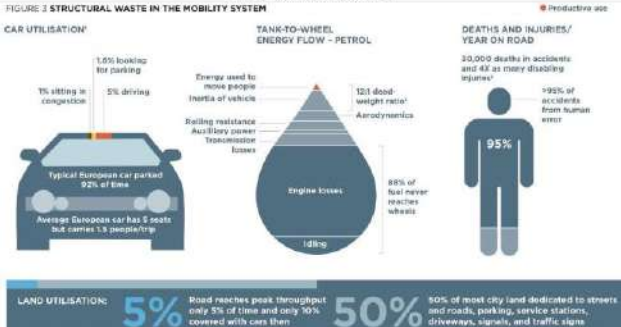


FIGURE 2 STRUCTURAL WASTE IN THE MOBILITY SYSTEM

CAR UTILISATION*

- 1,0% 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*
- 88% of fuel never reaches wheels

DEATHS AND INJURIES/ YEAR ON ROAD

- 30,000 deaths in accidents and 42 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% 50% of most city land dedicated to streets and roads, parking, service stations, driveways, signals, and traffic signs

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 0547 011

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



preparing the future of air

MENTRE ALTROVE...



Monza, 13 giugno 2019

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

Paesi Bassi

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

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

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

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

Monza, 13 giugno 2019

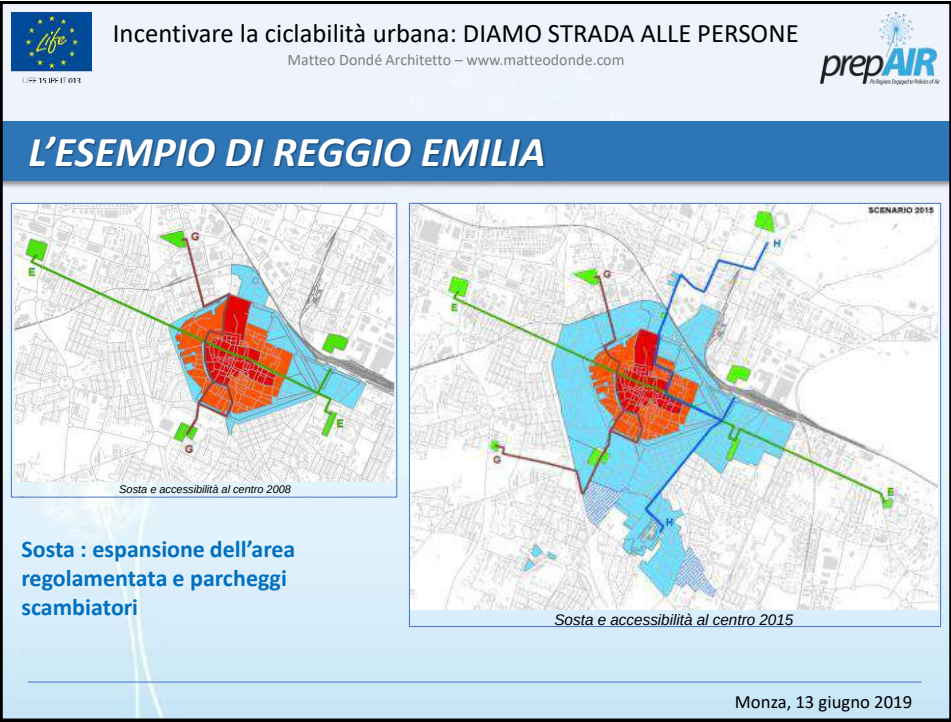
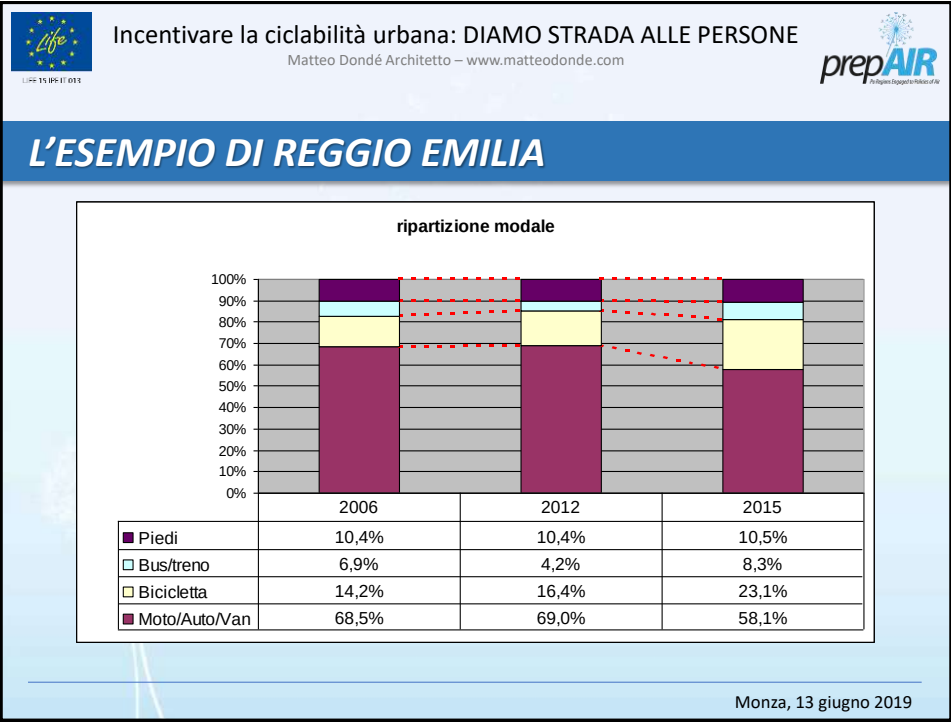
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

L'ESEMPIO DI REGGIO EMILIA

CICLABILI - KM		previsti	2008	2016	var % da 2008	% realizz. al 2016
a - portanti/ciclopian	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 ciclabiliab	milab.		0,9	1,5	63%	
d - strade in Z30/centro storico	km		49,7	120	142%	
TOTALE PERCORSI CICLABILI			206	383	86%	

Monza, 13 giugno 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

Fonte: «Il Sole 24 Ore» 2 Aprile 2019

Una delle capitali mondiali della bicicletta ha deciso di imboccare ancora più convintemente 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.



Monza, 13 giugno 2019



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



CONSEGUENZE...

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

MENTRE ALTROVE...



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

CONSEGUENZE...

...PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU STRETTI E INACCESSIBILI



Monza, 13 giugno 2019



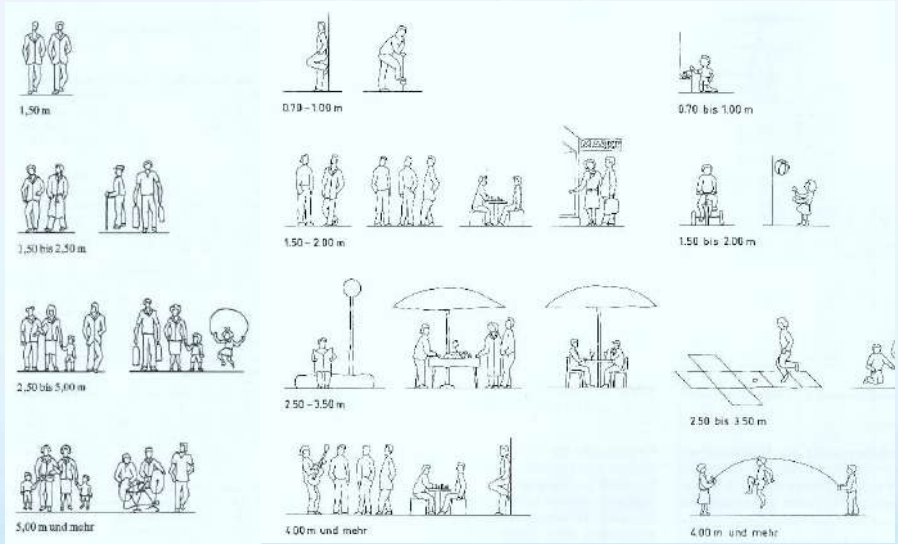
LIFE 15 05 47 011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione di Infrastrutture



1,50 m

0,70 – 1,00 m

0,70 bis 1,00 m

1,50 bis 2,50 m

1,50 – 2,00 m

1,50 bis 2,00 m

2,50 bis 5,00 m

2,50 – 3,50 m

2,50 bis 3,50 m

5,00 m und mehr

4,00 m und mehr

4,00 m und mehr

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione di Infrastrutture

CONSEGUENZE...

...PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Monza, 13 giugno 2019



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



MENTRE ALTROVE...



Monza, 13 giugno 2019



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



CONSEGUENZE...

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

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



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

La EU rivela gli spaventosi costi del sistema automobile

Fonte: E. Delella/30/05/2019

L'Unione Europea ammette di avere sempre sottovalutato il ruolo negativo dei trasporti che, secondo uno studio presentato alla conferenza del 6 scorso, discende sulla mobilità, ammontando al totale circa di 3.000 miliardi di euro su base annuale, pari al 1% del Pil, della 28 nazioni europee.



Il 75% del totale dei costi è generato dal trasporto motorizzato su gomma.

Il valore individuato include i costi causati dall'incidentalità, dall'inquinamento atmosferico e sonoro, danni al territorio a traffico, i costi ingenti imputati per un totale di 260 miliardi di euro annui.

Smog da traffico, i danni alla salute sono inequivocabili

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



Per i dati e gli aggiornamenti visitate per la vostra informazione gratuita la nostra newsletter gratuita distribuita da matteo@matteodonde.com

QUALI SONO GLI EFFETTI DELLO SMOG SULLA SALUTE?

Lo smog provoca danni alla salute ed è stato inserito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità nella lista degli agenti cancerogeni. Secondo uno studio della European Environment Agency (2016) in Italia muoiono 11 mila persone a causa dello smog.

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

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondè Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

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

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

LE MONDE | 29.01.2016 à 09:47 • 10x à jour le 23.01.2016 à 11:11

Projet reçu par Stéphane Mandard

Abonnez-vous à partir de 1€










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

News » London

TOM POWELL, Saturday 11 March 2016 10:28 • 52 comments





Click to follow: [The Evening Standard](#)



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 BR 01 001

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondè Architetto – www.matteodonde.com



preparation
AIR
Airplay Support Italia ON

MENTRE ALTROVE...

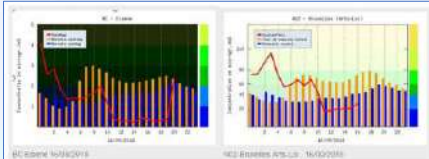


80 % decrease in black carbon on Brussels car-free day

EUROPEAN COMMISSION

For one day a year, the Brussels capital region is turning an excellent pedestrian transport – car-free day – into a more aggressive way. For one day a year, the residents of the Brussels capital region and its visitors, can breathe a bit easier.

Clear in Brussels were noticed yesterday between 8 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 on the red line, indicating yesterday's concentration during car-free day. Period immediately after 7 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 slightly over normal levels. For NO₂, the other main air pollutant caused by cars, the improvement is also significant, albeit less dramatic. NO₂ concentration dropped by about 33% compared to a normal Sunday. Many people also posted on social media pictures of the forest of tall fountains of thousands people walking, cycling and playing in the streets of Brussels – a true demonstration of the public space!



Following an earlier success of the Brussels car-free day, calls were directed at public to introduce car-free days more often, rather than only once a year. This has changed to how to decrease car use and increase active mobility every single day, particularly on work days. This is a task that needs to be addressed by all authorities, from local to European.

Earlier this year, the European Commission started today's deliberation proceedings against France, Germany, Hungary, Italy, Romania and the United Kingdom for violating the air quality rules, in a letter addressed to these Member States. **ECF called for taking measures.**

- Set up a **National Cycle Investment Fund**, it shall be equipped with annual investments required at least 10 Euro per person and used to develop local and regional cycle projects, such as cycle highways, projects with other measures.
- Introduce or extend a **national support scheme for the purchase of conventional and electric bicycles** (i.e. to allow the latter similar to schemes given to cars in a number of countries, which set up tax-free schemes to reduce the cycle to work).
- Finance national support also contributed to cycling in a systematic manner, by developing and implementing a **national cycling strategy**.

Monza, 13 giugno 2019

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

LA STRAGE QUOTIDIANA



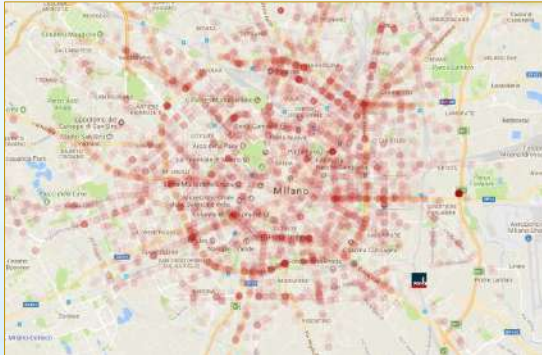
- ✓ 3.283 morti e 249.175 feriti (dato 2016)
- ✓ Un ciclista morto ogni **31 ore** (275 nel 2016)
- ✓ Un pedone morto ogni **15 ore** (570 nel 2016)
- ✓ Un moto/automobilista morto ogni **4 ore** (2243 nel 2016)
- ✓ **61 bambini morti nel 2016**

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

Monza, 13 giugno 2019

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

LA STRAGE QUOTIDIANA: 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

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

Monza, 13 giugno 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

CONDIVIDI

ISCRIVITI
Newsletter Il Secolo XIX

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

News • Di Paolo Volponi | 21 giugno 2018

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

Monza, 13 giugno 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%

Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



LA STRAGE QUOTIDIANA

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



CAM 2

Monza, 13 giugno 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/>



Monza, 13 giugno 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%

Monza, 13 giugno 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 Universidad. I. E. C.

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

Monza, 13 giugno 2019



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





La calle de Cristóbal Colón, en el barrio de Legazpi, reducida a 30 kilómetros por hora. / RIAA FLUJES

La futura ordenanza de movilidad sostenible

LÍMITE DE VELOCIDAD


Calle


Bicis de alquiler sin base fija


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


Ante la llegada de nuevas normativas por toda la ciudad de alquiler de bicicletas

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

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS


3 metros
Espacio obligatorio para tránsito peatonal
Acera

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.

Monza, 13 giugno 2019

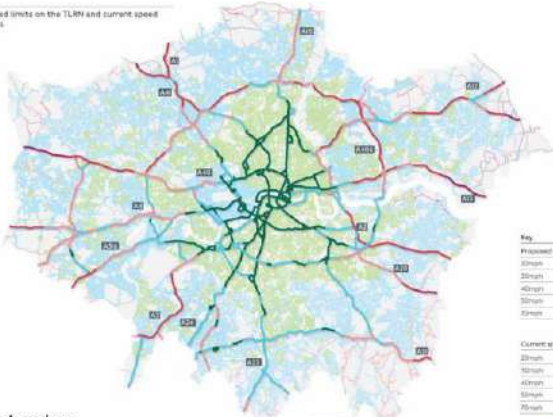


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

20mph

20mph

20mph

20mph

20mph

Current speed limits on borough roads

20mph

20mph

20mph

20mph

20mph

20mph

Los planes de Londres.
Horizontes 2020 y 2024

Monza, 13 giugno 2019

www.matteodonde.com

15

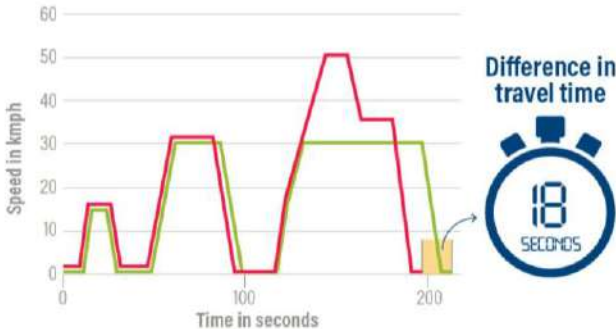


LIFE 15 05 01 011

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



Esempi del cambiamento... GRENOBLE



Speed in kmph

Time in seconds

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

WORLD RESOURCES INSTITUTE

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

Monza, 13 giugno 2019

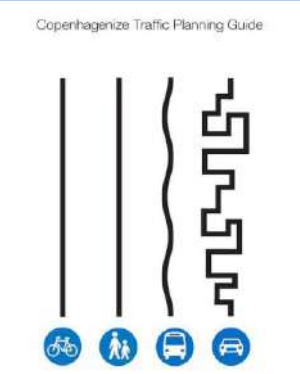


LIFE 15 05 01 011

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



Esempi del cambiamento... COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Copenhagenize Traffic Planning Guide

BIKE

CAR

“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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



Preparation Support Hub of Air

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"*



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



Preparation Support Hub of Air

LA STRAGE QUOTIDIANA

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

INQUINAMENTO
✓ 15 miliardi l'anno

...UN SISTEMA INEFFICIENTE!

Cost-benefit



+25€

For each kilometer travelled



Lost-benefit



-87€



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepari
Progettare l'aria che respiri

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'**

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepari
Progettare l'aria che respiri

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'**

Monza, 13 giugno 2019



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



Monza, 13 giugno 2019



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



PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

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



Monza, 13 giugno 2019



Life 15 05-17 0511

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

NON SI PUO' FARE CICLABILITA' 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>

Monza, 13 giugno 2019



Life 15 05-17 0511

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE




Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 051

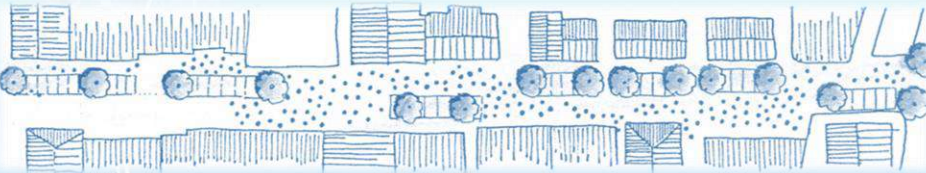
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

PARTE II

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



Monza, 13 giugno 2019



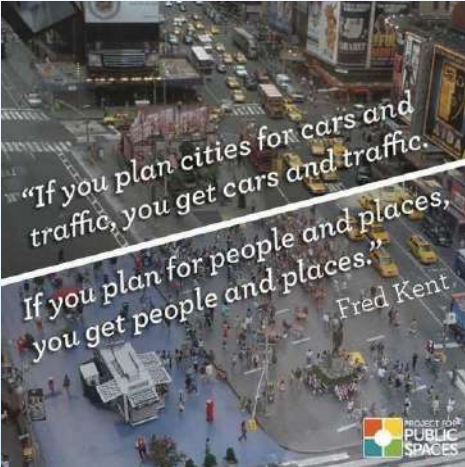
LIFE 15 05 01 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

CAMBIARE MODELLO DI MOBILITÀ È UNA NECESSITÀ



Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... VOLKSWAGEN



VOLKSWAGEN GROUP ITALY SPA

Q 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?

Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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



Monza, 13 giugno 2019



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

REPORTAGE 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.

Monza, 13 giugno 2019



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 Manzanares - 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 riduzione fino al 20% 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.

Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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**



Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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**



Monza, 13 giugno 2019



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



Monza, 13 giugno 2019



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

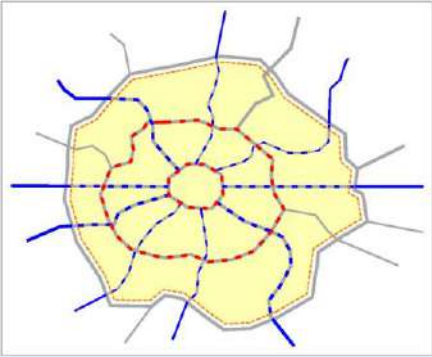
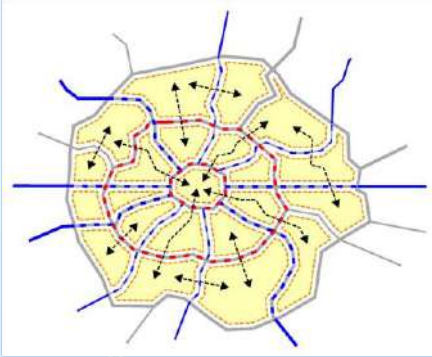
Monza, 13 giugno 2019



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



IL «MODELLO» DELLA MOBILITÀ NUOVA...



Monza, 13 giugno 2019



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



...E LA NUOVA LEGGE QUADRO SULLA CICLABILITA' 2/2018



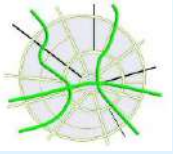
Messa in sicurezza della viabilità principale
Risolvere le strade e gli incroci che presentano problemi di elevata incidentalità.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto f)



Rete itinerari secondari
Densificare la rete degli itinerari ciclabili con collegamenti secondari all'interno delle Zone 30.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto b)



Rete itinerari portanti
Sviluppare la rete portante del Biciplan lungo gli assi principali.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto a)



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
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto c)



Moderazione del traffico e zone 30
Realizzare Zone 30 in tutte le aree residenziali tranne la rete viaria primaria.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto e)

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

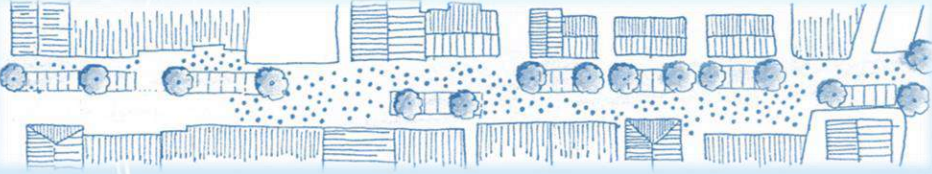
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

PARTE III

Per una città ciclabile:
IL BICIPLAN



Monza, 13 giugno 2019



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



IL BICIPLAN

CRITERI FONDAMENTALI

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

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

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

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**

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**

Monza, 13 giugno 2019



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



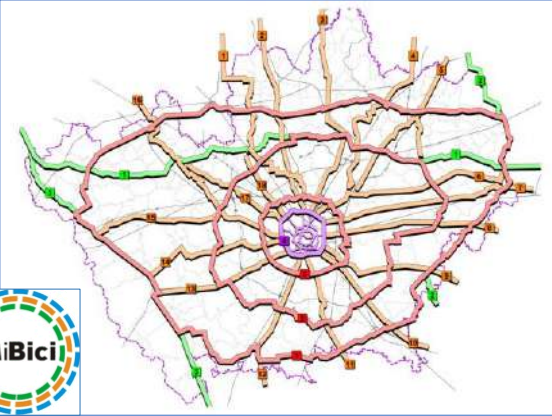
IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

MiBici
Il Piano Ciclistico della
Provincia di Milano
anno 2006

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

3 percorsi anulari



Monza, 13 giugno 2019

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

IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan
Il Piano Ciclistico del
Comune di Reggio Emilia
anno 2008

12 percorsi radiali
lungo gli assi di penetrazione
verso il centro

3 percorsi anulari
attorno al centro

Mappe della rete ciclistica di Reggio Emilia

Monza, 13 giugno 2019

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

Mappe della rete ciclistica di Reggio Emilia

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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
- COVIOLO
- via B. da Sassoferrato
- via F.lli Rosselli
- MIGLIOLUNGO
- CENTRO**



rete ciclistica comunale
SAN PIETRO

centro 1

stazione C.I.M. 300m 12 700m

via Roma 900m 1

P.ta S.Stefano 2.1km 1

P.ta Castello 1 km 1

P.ta S.Stefano 2.1km 1

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com





SIMONAZZI

- via Roma 150m
- P.ta S.Stefano 1.1km
- P.ta Castello 1.1km
- centro** 3



REGGATO MATERNA

- via Roma 150m
- P.ta S.Stefano 1.1km
- P.ta Castello 1.1km
- centro** 3



P.ta Castello

- via Roma 150m
- P.ta S.Stefano 1.1km
- P.ta Castello 1.1km
- centro** 3



CECATI

- via Roma 150m
- P.ta S.Stefano 1.1km
- P.ta Castello 1.1km
- centro** 3

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES

anno 2012



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

Bruxelles ha raddoppiato il numero di ciclisti

Monza - © Gédéon Jacquet - 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.



Monza, 13 giugno 2019



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



IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan

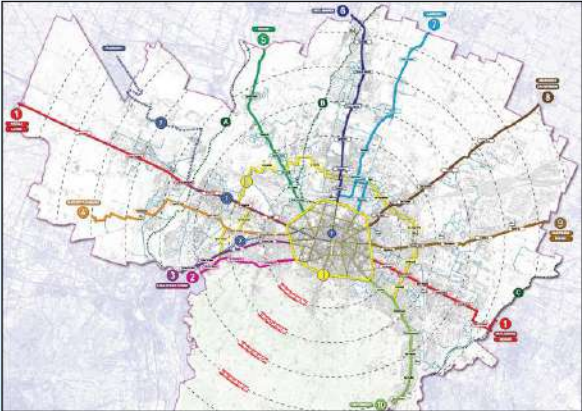
Il Piano Ciclistico del
Comune di Bologna
anno 2017

10 percorsi radiali

lungo gli assi di penetrazione
verso il centro

2 percorsi anulari

attorno al centro



Monza, 13 giugno 2019

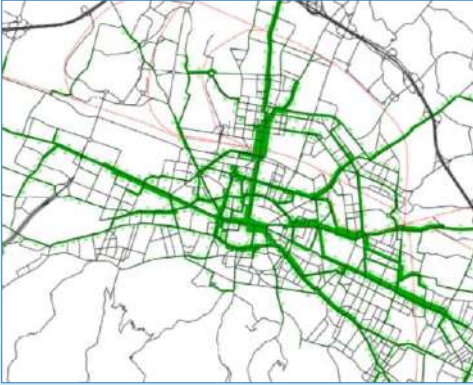


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e RILIEVO DEI FLUSSI



Monza, 13 giugno 2019

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

IL BICIPLAN DI BOLOGNA**STATO DI FATTO e INCIDENTALITA'**

Monza, 13 giugno 2019

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

IL BICIPLAN DI BOLOGNA**CONNESSIONE CON I PRINCIPALI ATTRATTORI DI TRAFFICO**

Monza, 13 giugno 2019



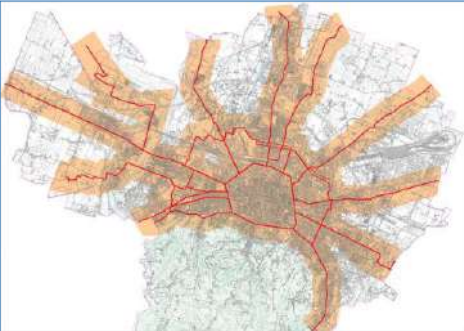
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN DI BOLOGNA

ACCESSIBILITA' (500m)



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Definizione delle tipologie progettuali

Ma quali tipologie di percorsi ciclabili sviluppare per la rete portante?

Preferenziazione o separazione in ambito urbano?



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 095-AT 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 095-AT 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE






Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Preparation of the Urban Infrastructure

INTERVENTI SEMPLICI: «ROAD DIET»

REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



beeldbank.amsterdam.nl

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Preparation of the Urban Infrastructure

L'ESEMPIO OLANDESE



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 09-AT 051

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



prepAIR
Preparation of the Urban Infrastructure

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 09-AT 051

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



prepAIR
Preparation of the Urban Infrastructure

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



...E DI MOLTE CITTA' EUROPEE



Parigi (2.270.000 ab.)



Bruxelles (2.600.000 ab.)



Berna (150.000 ab.)



Budapest (1.800.000 ab.)

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)

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

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

Ma abbiamo visto che non è vero.

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

I problemi delle piste ciclabili di Berlino in un video

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

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



Sia a Schönhauser Allee che a Hermannplatz la richiesta dei ciclisti era di spostare la ciclabilità 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 Kotbusser Tor, di avere delle piste ciclabili più larghe e più evidenti, in modo da pedalare in maggiore sicurezza.

Monza, 13 giugno 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)

Monza, 13 giugno 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

Monza, 13 giugno 2019

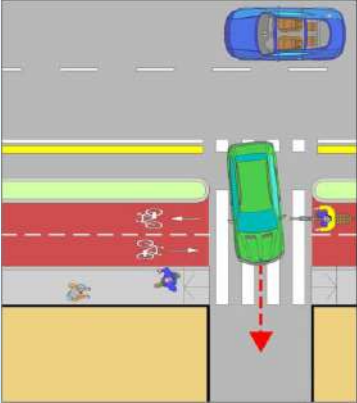
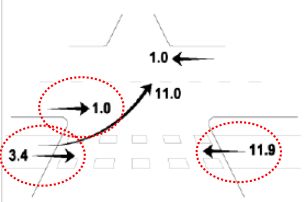


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità



Monza, 13 giugno 2019



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



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Percorsi bidirezionali in ambito urbano

03 JUNE 2014

Explaining the Bi-directional Cycle Track Folly

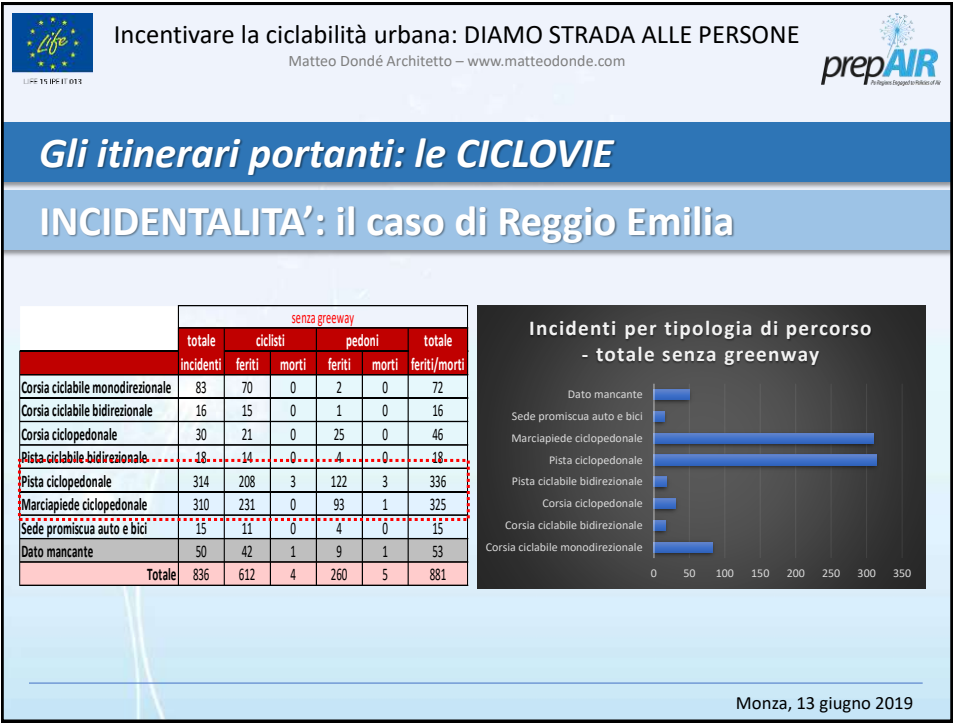


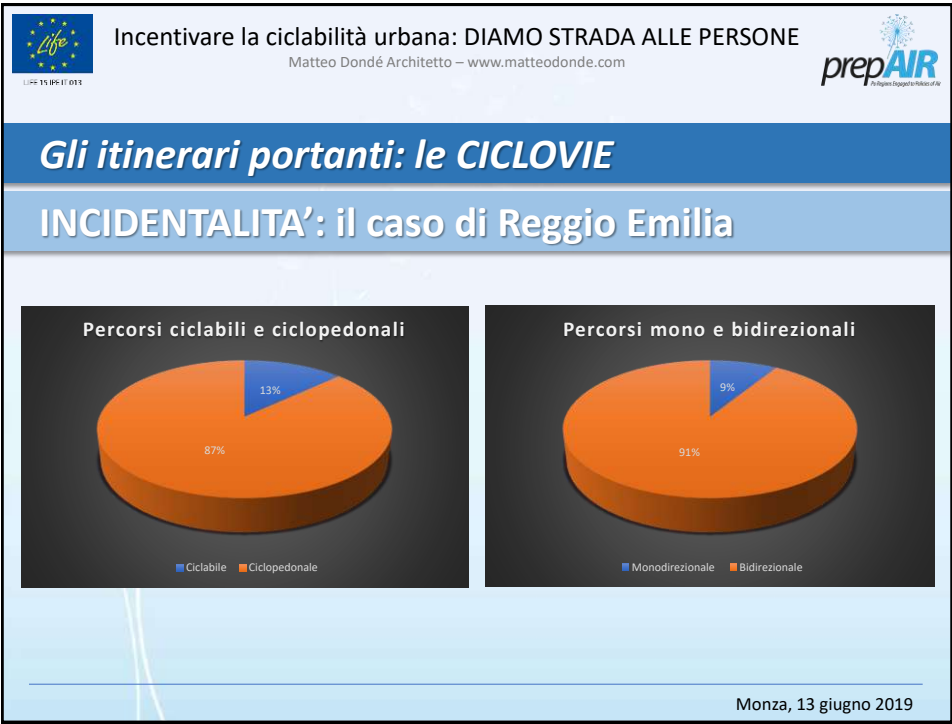
If this was 2007, I'd expect some confusion and misinterpretation regarding Best Practice for bicycle infrastructure. It was a brave, new world back then. This blog was a lone voice in the wilderness regarding bicycles as transport in cities, with only testosterone-driven, frothing at the mouth sports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

Mikael Colville-Andersen from copenhagenize.com

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

Monza, 13 giugno 2019



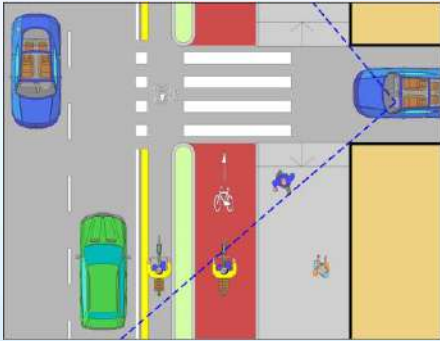
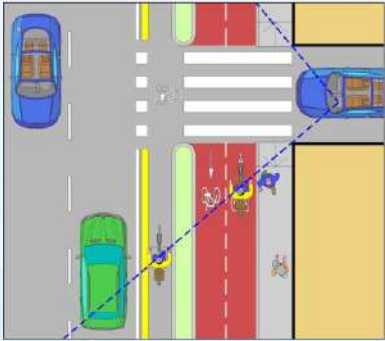




Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Monza, 13 giugno 2019



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



SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Monza, 13 giugno 2019



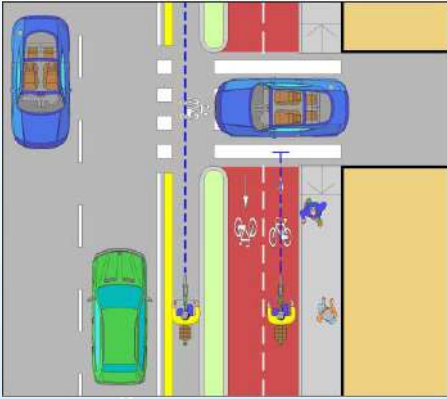
LIFE 15 05 01 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SEPARAZIONE ed EFFICIENZA DEI PERCORSI



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SEPARAZIONE, CAPACITA' e «NUOVI VEICOLI»



Le cargo bike hanno cambiato il volto di Rotterdam
Olga Moskon, The Atlantic, Stati Uniti
4 luglio 2018 - 11:35

Se in Paesi come il nostro è difficile non rimanere colpiti, e addirittura sorpresi, dalla quantità di biciclette di ogni forma, colore e dimensione. Per chi vive qui è normale spostarsi in bicicletta, non è solo un'attività di tempo libero al fine settimana. Gli olandesi usano le biciclette per trasportare la spesa, apparecchi elettronici e a volte perfino mobili. Non è difficile vedere un ginecologo in bici con un bambino seduto davanti, una donna con un cane che pedala al suo fianco, guidato dalla mano del guidatore sulla schiena.



Monza, 13 giugno 2019



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



SEPARAZIONE e MANUTENZIONE DELL'OPERA



Monza, 13 giugno 2019



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



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé 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.

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



UN ESEMPIO: LA FASCIA CENTRALE POLIFUNZIONALE

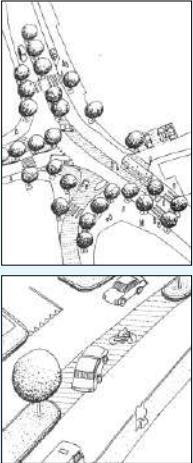
LA MANUALISTICA ITALIANA

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

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

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

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



Monza, 13 giugno 2019



Life
LIFE IN GREAT CITY

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

FASCIA POLIFUNZIONALE: ESEMPI IN EUROPA



Monza, 13 giugno 2019



Life
LIFE IN GREAT CITY

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

**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**



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

ANALISI DELL'INCIDENTALITA'



Punti critici:

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

LEGENDA

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

Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 09-AT 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

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

Isole salvagente per proteggere gli attraversamenti pedonali e ciclabili





Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 09-AT 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

**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





Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

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



Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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



Monza, 13 giugno 2019



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



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



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

La fascia centrale polifunzionale

Che cos'è

- Una zona di transito pedonale che gronda a destra
- Una zona di attesa per i ciclisti
- Una zona di protezione per i pedoni

Perché

- Le automobili passano più in fretta e a velocità minore e a pericolo
- Chiara e semplice da utilizzare
- Aumenta il numero di ciclisti e riduce i rischi: in questi 5 anni sono stati ridotti gli incidenti con ciclisti di 7 volte

A cosa serve

- A dare più sicurezza a pedoni, ciclisti e automobilisti che entrano ed escono dalle strade laterali
- A ridurre la velocità delle auto e a dare più spazio ai ciclisti
- A facilitare l'attraversamento della strada e a rendere più sicuro il passaggio dei pedoni, dei ciclisti e degli automobilisti, ma anche come spazio di attesa per i pedoni, i ciclisti e i bambini

Nella nostra città, la sicurezza è la prima delle priorità, ma la sicurezza è la prima delle priorità, ma la sicurezza è la prima delle priorità.

Come si utilizza

Automobilista in transito: svolta agli incroci

Automobilista residente: ingresso ed uscita dai passi carrai

Ciclista e pedone: marcia sul marciapiede pedonale

Il marciapiede pedonale è una zona di attesa per i pedoni, i ciclisti e i bambini.

Monza, 13 giugno 2019



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



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



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

Gli incidenti stradali in via Emilia Ospizio

	2010	2011	2012	2013	2014
Pedone	1	1	1	1	1
Ciclista	1	1	1	1	1
Automobilista	1	1	1	1	1

La fascia polifunzionale è una zona di attesa per i pedoni, i ciclisti e i bambini.

Automobilista in transito: svolta agli incroci

Automobilista residente: ingresso ed uscita dai passi carrai

Ciclista e pedone: marcia sul marciapiede pedonale

Il marciapiede pedonale è una zona di attesa per i pedoni, i ciclisti e i bambini.

Monza, 13 giugno 2019



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



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

In sintesi:

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



Monza, 13 giugno 2019



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



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

Premiato il progetto di via Emilia Ospizio

Riconoscimento dell'Università di Ferrara al Comune

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

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

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

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

Il riconoscimento è promosso dal gruppo Maggioli 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.



Monza, 13 giugno 2019

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

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

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

Monza, 13 giugno 2019

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

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

tratto via Emilia Ospizio	2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %	tratto via Emilia Ospizio	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)	3.610	2.512	-1.098	-30,42%	totali comune (no A1)	4.980	3.338	-1.642	-32,97%
INCIDENTI TOTALI	706	734	28	3,97%	FERITI TOTALI	686	724	38	5,54%
INCIDENTI CON CICLISTI	289	301	12	4,15%	CICLISTI 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**

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

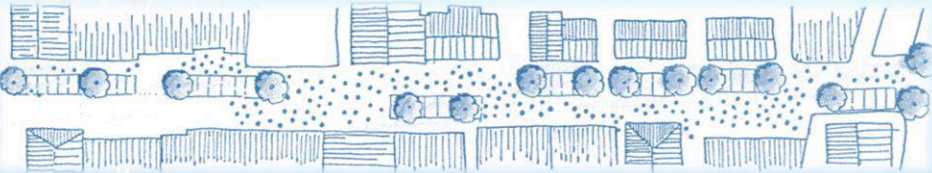
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

PARTE IV

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

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

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



Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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



Monza, 13 giugno 2019



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



L'ESEMPIO OLANDESE



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Preparation Support Project of Air

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Preparation Support Project of Air

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 011

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



prepAIR
Preparation of the Urban Infrastructure

INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 011

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



prepAIR
Preparation of the Urban Infrastructure

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Monza, 13 giugno 2019

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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 Brian MacKintosh 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 north central borough saw residents give a resounding "yes" to the concept.

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

20mph sign (20 lowered to Edinburgh Council's plan)

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

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

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

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

Monza, 13 giugno 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

ECF (European Cyclists' Federation)

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

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

Monza, 13 giugno 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

LA STORIA

Attraversare sulle strisce pedonali dove si misura il valore della vita

La donna travolta a Milano e il nostro fatidico cammino verso la civiltà urbana

Morto Eligio Cevoli, non ce l'ha fatta il pensionato investito sabato in via Cadorna

Dopo tre giorni al Basini non ce l'ha fatta l'anziano Ennio Ferri, investito in via Cadorna

Massi rissa all'uscita di un locale, donna denunciata

Incidente in via Diomedea, ragazzino di 15 anni investito da un'auto mentre attraversa la strada

Incidente stradale in Valassina, in condanna il grave una donna ciclistessa di 39 anni

Incidente a Soderino, bimba di due anni corre incontro alla madre e viene investita: è grave

Scende dall'auto per chiedere informazioni per l'ospedale: investito e ucciso a Legnano

Incidente sul Sempione a San Vittore Olona: 35enne travolta da un'auto e gravemente ferita

Incidente in via Mecenate, donna si "scontra" con un tram e cade sul binario: 60enne ferita

Travolto mentre attraversava la strada sulle strisce pedonali: 84enne al pronto soccorso

Incidente a Cesano Boscone, investita da un'auto: gravissima ragazza di diciotto anni

Monza, 13 giugno 2019

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

LA STORIA

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

Franko Bello Tassi 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 Luca Chianetti, di 57 anni. Per ora scappato

Monza, 13 giugno 2019

www.matteodonde.com

61



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 051

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



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 051

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



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



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

Monza, 13 giugno 2019

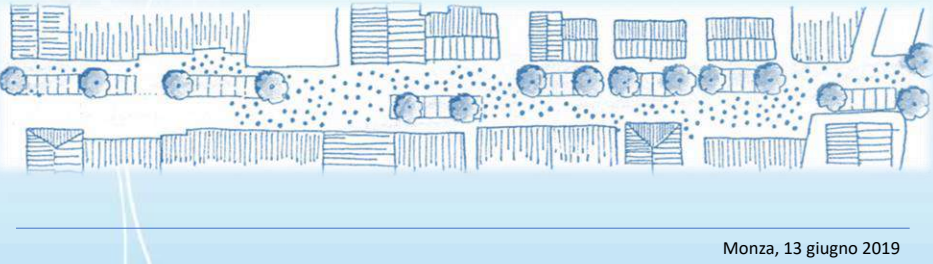


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE V

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

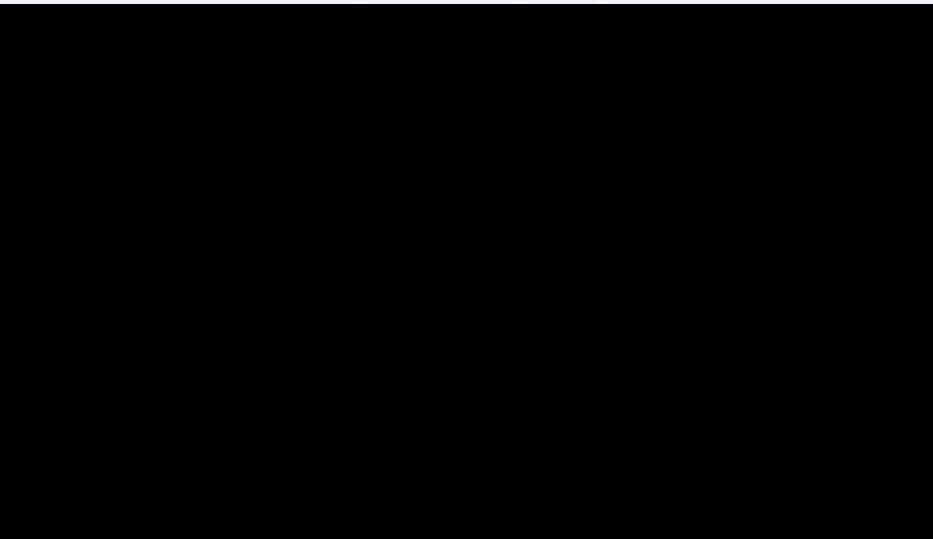


Monza, 13 giugno 2019



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





Monza, 13 giugno 2019



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



PERCHE' «DARE STRADA ALLE PERSONE?»

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



Monza, 13 giugno 2019



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



PERCHE' «DARE STRADA ALLE PERSONE?»

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

Monza, 13 giugno 2019



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



IL CONCETTO DI LIVING STREET

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

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





Monza, 13 giugno 2019



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



MODERAZIONE DEL TRAFFICO

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

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




Monza, 13 giugno 2019

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

DALLA SEPARAZIONE... ALLO SPAZIO CONDIVISO

separazione

integrazione

Monza, 13 giugno 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO

2012

2008

2014

2015

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

Monza, 13 giugno 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO

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

Monza, 13 giugno 2019

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

...SPAZIO CONDIVISO

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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



ZONE 30, MODERAZIONE, SPAZIO CONDIVISO ?



Monza, 13 giugno 2019



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Ma come ci sono riusciti?

Come hanno ottenuto il consenso necessario?



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 0547 051

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 0547 051

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



L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-17 01E

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-17 01E

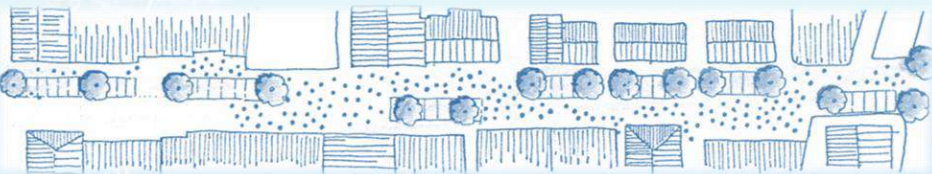
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Preparation Support Action of the

PARTE VI

Le sperimentazioni



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



TACTICAL URBANISM E SPERIMENTAZIONI



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Ghent - Belgio



Monza, 13 giugno 2019



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



Parigi



Monza, 13 giugno 2019



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



Bruxelles

Rue du Midi
Brussels, Belgium



2014 2019

Monza, 13 giugno 2019

www.matteodonde.com

74

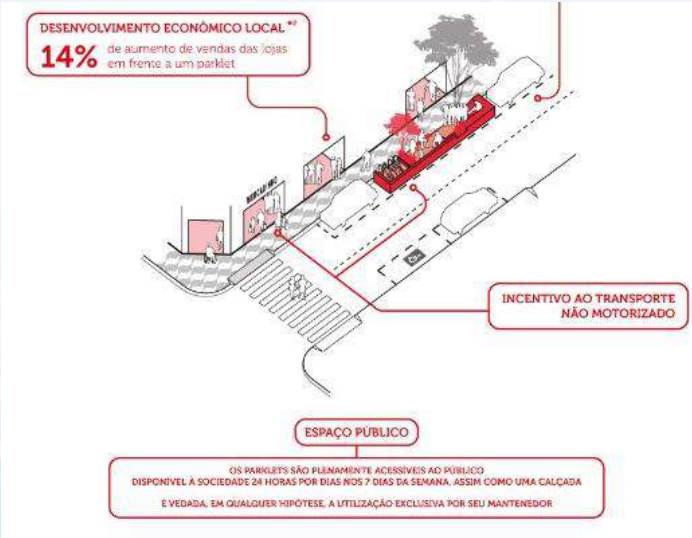


LIFE 15/0547/01E

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



prepari
Progettare l'aria che respiri



DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO LOCAL ¹⁰²
14% de aumento de vendas das lojas em frente a um parklet

INCENTIVO AO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

ESPAÇO PÚBLICO

OS PARKLETS SÃO PLENAMENTE ACESSÍVEIS AO PÚBLICO DISPONÍVEL À 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



MONZA - ITALY

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15/0547/01E

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



prepari
Progettare l'aria che respiri

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

-WILLIAM H. WHYTE







NO OJ
MONZA

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SPERIMENTARE LE ZONE 30



Freitag 16h52 Samstag 09h24 Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

Monza, 13 giugno 2019



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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



Monza, 13 giugno 2019



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



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) - 2014







Monza, 13 giugno 2019

www.matteodonde.com

77



LIFE 15 05-17 051

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-17 051

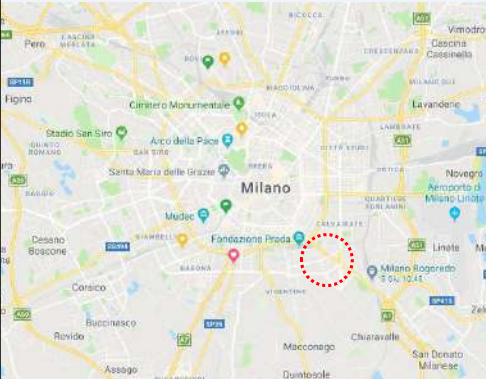
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Preparation Support Action of the

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**

Monza, 13 giugno 2019

[illegible]



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondè Architetto – www.matteodonde.com



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



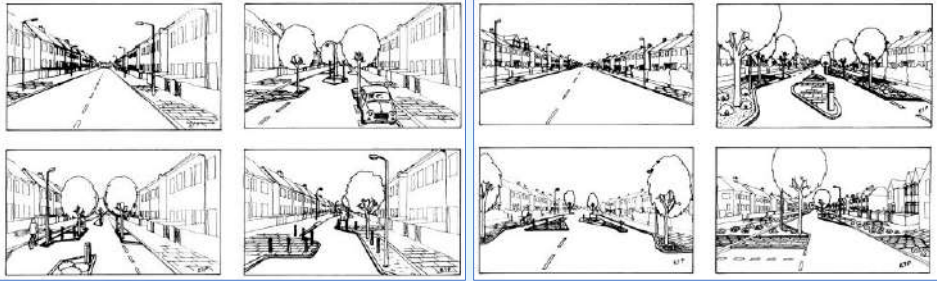
Monza, 13 giugno 2019



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



INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 01 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019

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

INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI

Monza, 13 giugno 2019

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé 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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 09 47 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 09 47 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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





Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



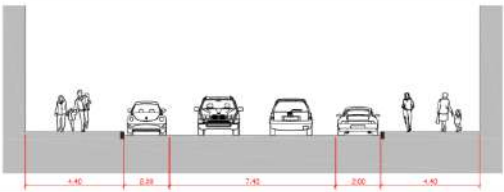
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



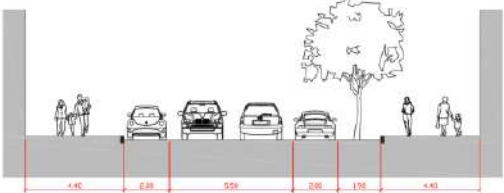
LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

via Rovereto

Stato di fatto



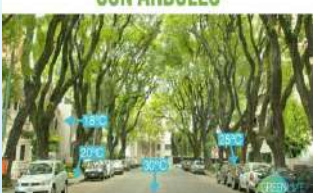
Proposta di progetto



SIN ÁRBOLES



CON ÁRBOLES



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL PROGETTO DI SPERIMENTAZIONE

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Rassegne e Ambienti

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05 47 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Rassegne e Ambienti

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



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



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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

Monza, 13 giugno 2019

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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

Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



LIFE 15 05-AT 051

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



BEFORE



AFTER



BEFORE



AFTER

Monza, 13 giugno 2019



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com





Monza, 13 giugno 2019

Monza, 13 giugno 2019

194