


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



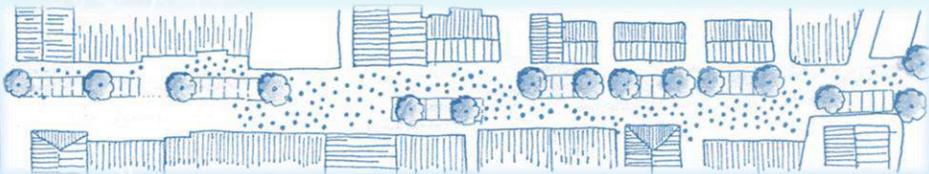

Como, 3 ottobre 2019

1


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


PARTE I

Stato dell'arte della mobilità nelle città italiane



Como, 3 ottobre 2019

2


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


TROPPE AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE



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

65 	ogni	100 	in	ITALIA
70 	ogni	100 	a	ROMA
54 	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



Como, 3 ottobre 2019

3


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


CONSEGUENZE...

...INVASIONE TOTALE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO







Como, 3 ottobre 2019

4


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



TROPPE AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE

Secondo una ricerca europea:

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

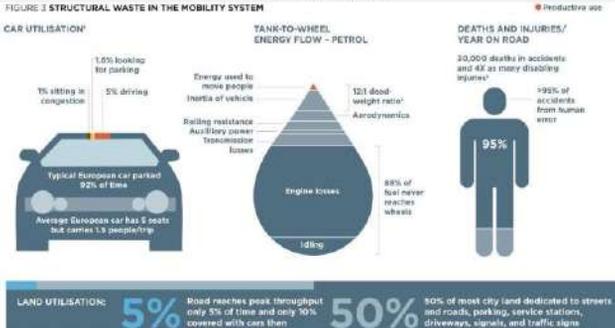


FIGURE 3 STRUCTURAL WASTE IN THE MOBILITY SYSTEM

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
 Auxillary power
 Transmission losses
 12% idling
 12% dead-weight ratio
 Aerodynamics
 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

Como, 3 ottobre 2019

5


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



MENTRE ALTROVE...






Como, 3 ottobre 2019

6



LIFE 15.0641.031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Paesi Bassi

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

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

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

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




Como, 3 ottobre 2019

7



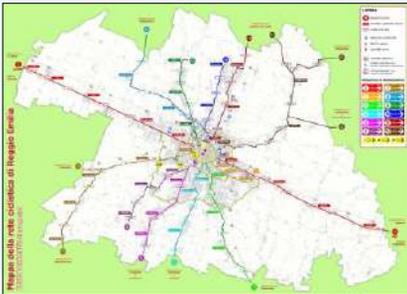
LIFE 15.0641.031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

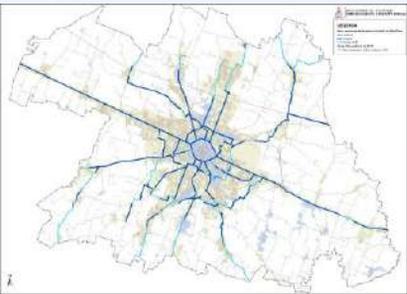
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

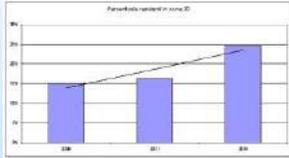


L'ESEMPIO DI REGGIO EMILIA



Mappa della rete ciclabile di Reggio Emilia



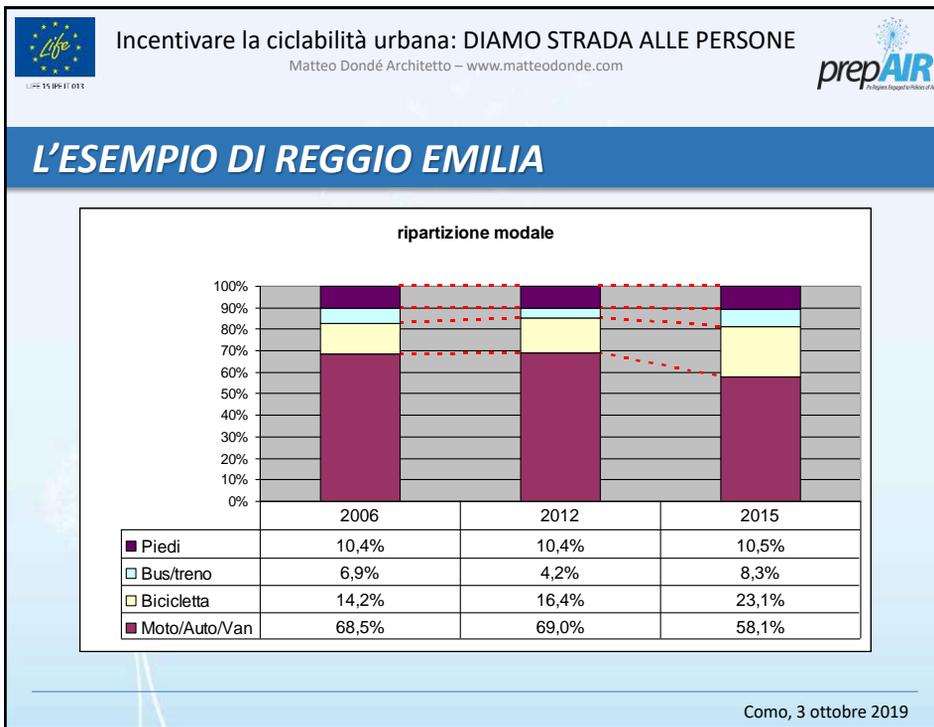


Evoluzione della rete ciclabile in km (2008-2016)

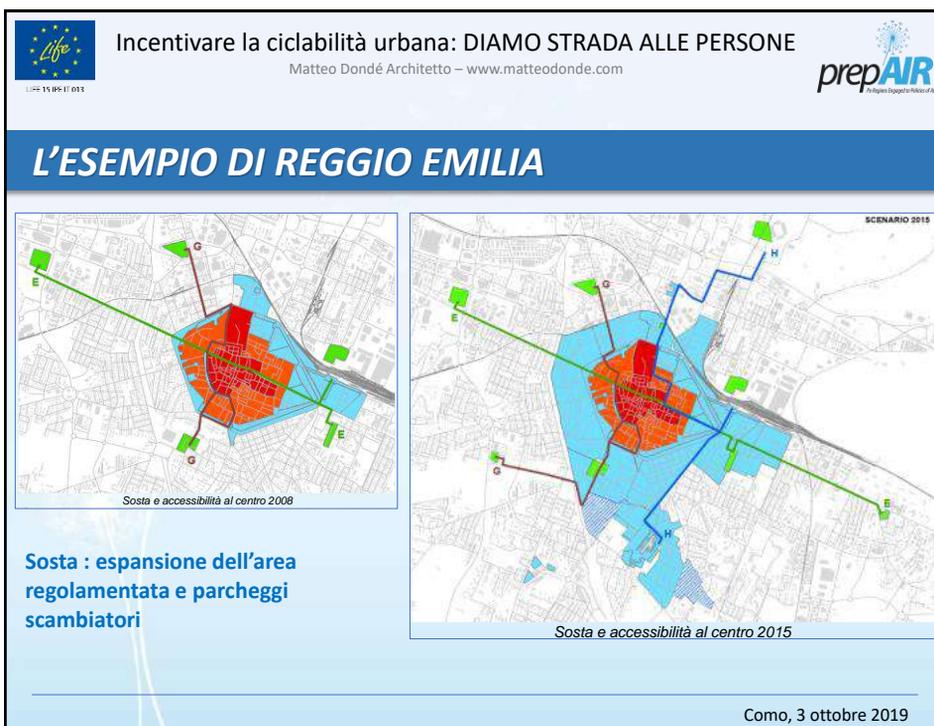
CICLABILI - KM		previsti	2008	2016	var % da 2008	% realizzati at 2016
a - portanti/biciplan	km	136	68,9	94,3	37%	70%
b - secondarie/di supporto	km		74	129,3	75%	
c - greenway	km		13,0	39,2	202%	
Totale piste ciclabili	km		156	263	69%	
Piste ciclabiliab	m3ab.		0,9	1,5	63%	
d - strade in Z30/centro storico	km		49,7	120	142%	
TOTALE PERCORSI CICLABILI			206	383	86%	

Como, 3 ottobre 2019

8



9



10



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI AMSTERDAM

Amsterdam eliminerà 1.500 posti auto all'anno fino al 2025

News - 8 Settembre 2019 - 2 Aprile 2019

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





Amsterdam is removing 10,000 car parking places



Como, 3 ottobre 2019

11



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



CONSEGUENZE...

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



Como, 3 ottobre 2019

12

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

MENTRE ALTROVE...



Como, 3 ottobre 2019

13

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

CONSEGUENZE...

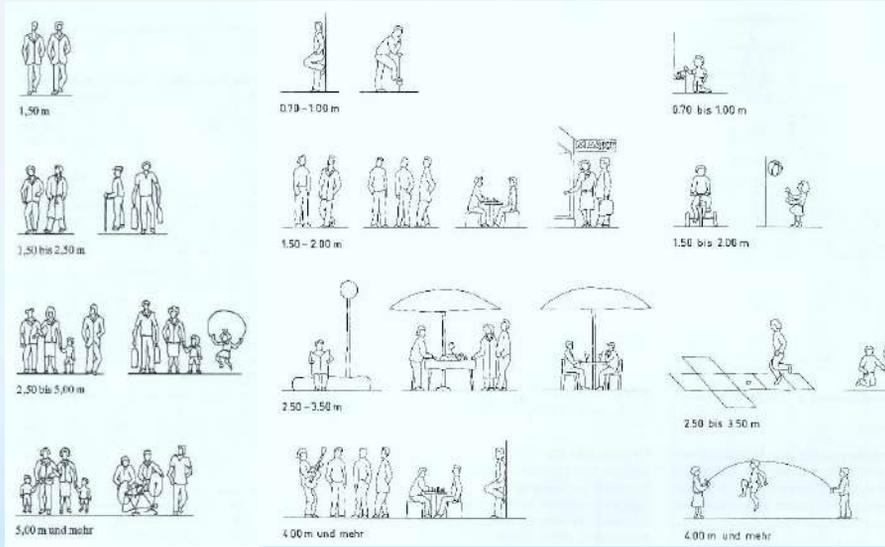
...PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU STRETTI E INACCESSIBILI



Como, 3 ottobre 2019

14

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



Como, 3 ottobre 2019

15

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

CONSEGUENZE...

...PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Como, 3 ottobre 2019

16



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



MENTRE ALTROVE...






Como, 3 ottobre 2019

17



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



CONSEGUENZE...

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

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



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

La EU rivela gli spaventosi costi del sistema automobile

di [Stefano C. Di Biase](#) | 28 febbraio 2019

L'Unione Europea annuncia di avere sempre sottovalutati il reale impatto dei trasporti che, secondo uno studio polimerizzato presentato alla conferenza dello scorso dicembre sulla mobilità, ammonterebbe all'economico costo di 3.000 miliardi di euro su base annuale, pari al 7% 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 sopportati per un totale di 260 miliardi di autovalenze.



Smog da traffico, i danni alla salute sono inequivocabili

di [Stefano C. Di Biase](#) | 28 febbraio 2019

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 [il sito](#) [www.matteodonde.com](#) o [il sito](#) [www.prep.it](#)

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 (2018) in Italia muoiono 17 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 brevi periodi di esposizione, ad uno o pochi giorni di distanza, mentre i secondi si manifestano dopo esposizioni prolungate nel tempo. Molti studi di comunità hanno dimostrato una significativa associazione tra inquinamento atmosferico in eccesso e una serie di disturbi e patologie.

Como, 3 ottobre 2019

18



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

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

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

LE MONDE | 23.01.2019 à 09:47 - Mis à jour le 23.01.2019 à 10:11 |
 Photo réalisée par Stéphane Mandard

[Avec nos voix à partir de 1 €](#) | [Reagir](#) | [Ajouter](#) | [Partager \(3 913\)](#) | [Favoriter](#)



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

News | London

TOM POWELL, Saturday 11 March 2017 16:28 | [32 comments](#)

[f](#)
[t](#)
[e](#)

[Click to follow The Evening Standard](#)



Como, 3 ottobre 2019

19



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE ALTROVE...

A Rovereto scatta il divieto di portare i bambini a scuola in auto. Sanzioni per i trasgressori



A Rovereto i bambini si portano a scuola a piedi, in bus o in bici, ma non in auto, come si legge sul [sito del Comune](#).

Fu nel 2012 che per la prima volta si provò a sperimentare il divieto nelle aree relative ai siti scolastici di Gandhi del Briona, Filzi di Sacco e Halbherr di Lizzana, e dopo anni di test con ottimi risultati, il Comune ha deciso di **applicare la chiusura temporanea del traffico** per un massimo di 30 minuti alle **strade che danno sugli istituti comprensivi**.

Como, 3 ottobre 2019

20



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



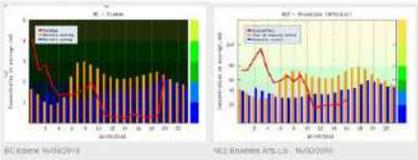
MENTRE ALTROVE...



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

© Euronews - 2014 3/11/2014

For the first time in a year, the Brussels capital region is starting an actual car-free day. It is a one-day experiment. For one day a year, the residents of the Brussels capital region will no longer see traffic lights. The weather is just as clear as on a normal Sunday (left) and the traffic indicates yesterday's concentration during car-free day. Period immediately after 9 am, when the car ban takes effect, the concentration of black carbon decreases to about 1/5 of a normal Sunday. After 7 pm, when cars return, the concentration increases almost immediately to normal levels. The NO2, the other main air pollutant caused by cars, also decreases to about 1/3 of its normal level. NO2 concentrations dropped by about 80% compared to a normal Sunday. Many people also posted on social media pictures of the tens of thousands of Brussels people walking, cycling and playing on the streets of Brussels – a first since the ban of the public space!



Following the earlier success of the Brussels car-free day, cities were excited as politics to introduce car-free days more often. While NO2 and other pollutants, the real challenge is 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 stakeholders, from local to European.

Earlier this year, the European Commission started talks on a new agreement on mobility with France, Germany, Hungary, Italy, Romania and the United Kingdom on the resulting air quality rules. In a letter addressed to these Member States, ECJ called for **fast-track initiatives**:

- Set up a **National Urban Environment Fund** to start for regions with direct investments in order to fund per person and local bus and other regional cycle projects, such as cycle highways projects and other initiatives.
- Introduce or extend a **national support scheme for the purchase of conventional and electric bicycles** (50% the value of the bike, grant to a-cars in a number of countries, when set up on free occasions for the first time).
- Foster national support and coordination to cycling in a systematic manner, by developing and implementing a **national cycling strategy**.

Como, 3 ottobre 2019

21



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



LA STRAGE QUOTIDIANA




- ✓ 3.325 morti e 242.621 feriti (dato 2018)
- ✓ Un ciclista morto ogni **31 ore** (219)
- ✓ Un pedone morto ogni **15 ore** (609)
- ✓ Un moto/automobilista morto ogni **4 ore** (2105)
- ✓ **43 bambini** morti
- ✓ **Un morto ogni 2,5 ore e un ferito ogni 3 minuti**
- ✓ **In media sono 9 morti e 682 feriti al giorno**

Como, 3 ottobre 2019

22

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA: MILANO

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

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

Como, 3 ottobre 2019

23

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

commenti 0
Twitter
Facebook
LinkedIn
Print
Email

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

Nino Di Rocco | 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.

Como, 3 ottobre 2019

24


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

LA STRAGE QUOTIDIANA

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

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




Como, 3 ottobre 2019

25


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

CONSEGUENZE...

I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI



La scomparsa dei giochi di strada, come camminare su un muretto o arrampicarsi su un albero, sta provocando danni gravissimi: i ragazzini di oggi **non hanno senso dell'equilibrio e coordinazione visuo-spaziale**, in compenso hanno una **muscolatura poco tonica**, livelli preoccupanti di **demineralizzazione ossea** con conseguenti maggiori infortuni durante la poca attività fisica che viene praticata, in genere durante le ore di educazione motoria o scuola.

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

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

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

I bambini non sanno più muoversi, l'allarme lanciato da uno studio dell'istituto educativo del Lazio

Como, 3 ottobre 2019

26



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... **PARIGI**

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

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



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%

Como, 3 ottobre 2019

29



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... **LILLE (250.000 abitanti)**

Lille : La limitation à 30 km/h étendue à toute la ville dès cet été

Il y a eu sur quelques axes structurants, la limitation de vitesse à 30 km/h va être généralisée à l'ensemble de la ville à partir de la rentrée...

PRÉF. DE LA SEINE-SAINT-DENIS | 14/09/2017







Como, 3 ottobre 2019

30



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... **BILBAO** (350.000 abitanti)

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



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

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




Como, 3 ottobre 2019

31



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... **VALENCIA** (800.000 abitanti)

València baja a 30 kilómetros por hora la velocidad en el 64% de sus calles

EUROPA PRESS 07/06/2019

- Este sábado entra en vigor la nueva Ordenanza de Movilidad, que también prohíbe bicis y patinetes por las aceras.
- La limitación a 30, que estará en las entradas a la ciudad, afecta a las calles de un carril por sentido y a Ciutat Vella.
- Se crearán zonas verdes de aparcamiento en el centro y habrá cámaras para el acceso de los residentes.
- [Descarga aquí el documento íntegro de la nueva Ordenanza de Movilidad \(en PDF\).](#)





El concejal de Movilidad Sostenible en funciones, Giuseppe Grezzi, con uno de los carteles limitación de velocidad. AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



VALÈNCIA CIUTAT 30

V30 nº de calles: 2024 / 730 km
V50 nº de calles: 203 / 240 km

Como, 3 ottobre 2019

32


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

Esempi del cambiamento... MADRID (3.200.000 abitanti)

ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

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



La calle de Cristóbal Colón, en el barrio de Lavapiés, reduce a 30 kilómetros por hora. IMMA FLORES

La futura ordenanza de movilidad sostenible

LÍMITE DE VELOCIDAD



Calzada





Bicis de alquiler sin base fija

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

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

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.

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.

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS



3 metros

Acera

Espacio obligatorio para tránsito peatonal

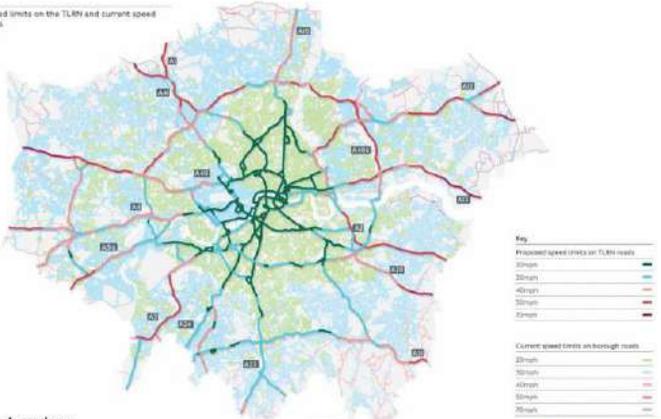
Como, 3 ottobre 2019

33


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

Esempi del cambiamento... LONDRA (8.800.000 abitanti)

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



Los planes de Londres. Horizontes 2020 y 2024

Como, 3 ottobre 2019

34



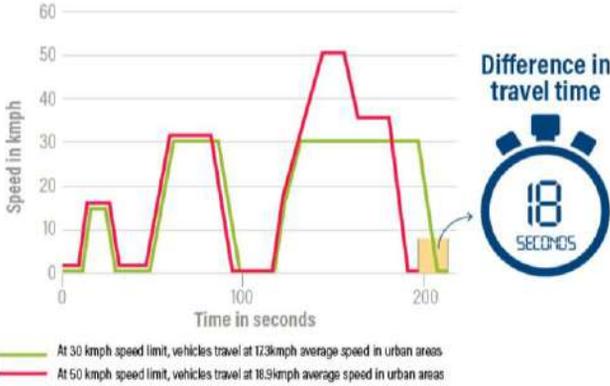
LIFE 15 094 1 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... GRENOBLE



Difference in travel time

18
SECONDS

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

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

Como, 3 ottobre 2019

35



LIFE 15 094 1 031

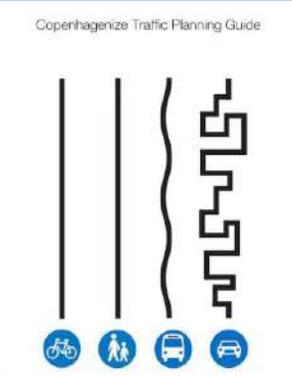
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)

Copenhagenize Traffic Planning Guide





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

Percorso in automobile: 37 minuti

Percorso in bicicletta: 13 minuti

Como, 3 ottobre 2019

36



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



UNA QUESTIONE DI SCELTE POLITICHE

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



Como, 3 ottobre 2019

37



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



LA STRAGE QUOTIDIANA

COSTI SOCIALI

✓ 17 miliardi di euro = 2% del PIL

INQUINAMENTO

✓ 15 miliardi l'anno

...UN SISTEMA INEFFICIENTE!

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




Como, 3 ottobre 2019

38



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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




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

Como, 3 ottobre 2019

39



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



MENTRE IN ITALIA...




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

Como, 3 ottobre 2019

40



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)





Como, 3 ottobre 2019

41



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










Como, 3 ottobre 2019

42



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI

NON SI PUO' FARE CICLABILITA' SENZA SICUREZZA STRADALE

Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che

il principale deterrente all'utilizzo della bicicletta è proprio la scarsa sicurezza stradale

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

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

Como, 3 ottobre 2019

43



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE



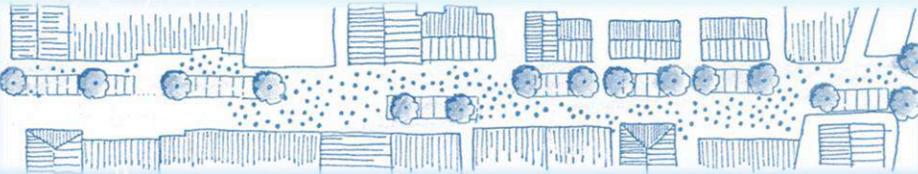
Como, 3 ottobre 2019

44


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


PARTE II

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

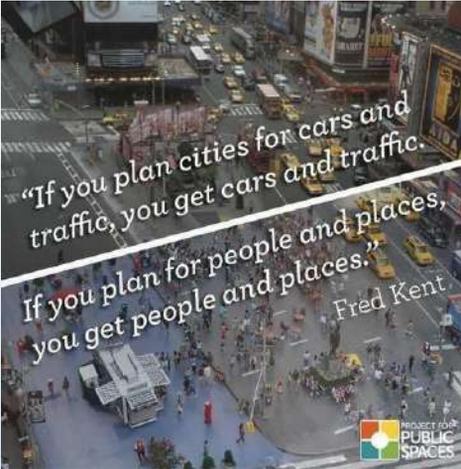


Como, 3 ottobre 2019

45


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


CAMBIARE MODELLO DI MOBILITÀ È UNA NECESSITÀ



Como, 3 ottobre 2019

46



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



Esempi del cambiamento... VOLKSWAGEN



VOLKSWAGEN
GROUP ITALIA 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?

Como, 3 ottobre 2019

47



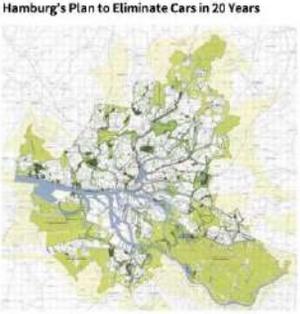
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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






Como, 3 ottobre 2019

48



Incentivare 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**



Como, 3 ottobre 2019

49



Incentivare 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**



Como, 3 ottobre 2019

50



Incentivare 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**





Como, 3 ottobre 2019

51



Incentivare 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**



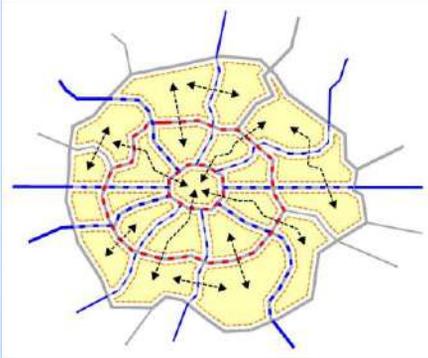
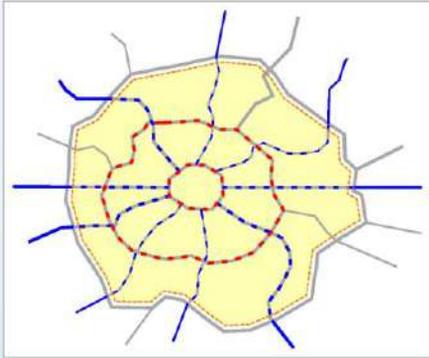
Como, 3 ottobre 2019

52

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

IL «MODELLO» DELLA MOBILITÀ NUOVA...

Como, 3 ottobre 2019

53

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

...E LA NUOVA LEGGE QUADRO SULLA CICLABILITÀ 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)



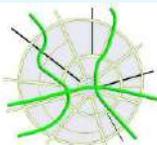
Rete itinerari secondari

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)

Como, 3 ottobre 2019

54



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

OBIETTIVO

Incentivare la mobilità ciclistica, urbana ed extraurbana



3 IL BICIPLAN E LA RIGENERAZIONE URBANA

3.1 Non solo piste ciclabili

Come visto in particolare per quanto riguarda la nuova legge nazionale 2/2018, il modello di ciclabilità da perseguire va ben oltre la realizzazione di un certo numero di piste ciclabili, bensì aspira a realizzare una città interamente "amica" della bicicletta. La strategia proposta combina la realizzazione di percorsi ciclabili di vario tipo con l'implementazione di un programma generale di moderazione del traffico veicolare.

Tale affermazione è confermata in particolare dalla definizione di "ciclovia", che per la legge 2/2018 Art. 2 comma 2 comprende:

- a) le piste o corsie ciclabili;
- b) gli itinerari ciclopedonali;
- c) le vie verdi ciclabili;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico;
- f) le strade 30;
- g) le aree pedonali;
- h) le zone a traffico limitato;
- i) le zone residenziali.

Como, 3 ottobre 2019

55



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

FINALITA'

Le finalità della legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" sono quelle di ***promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, ...***

Il comma 1 definisce il "Biciplan" come Piano urbano della mobilità ciclistica quale **piano di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)**, finalizzato ***"a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni."***

Como, 3 ottobre 2019

56



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PER INCENTIVARE LA MOBILITA' CICLISTICA...

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

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



Como, 3 ottobre 2019

57



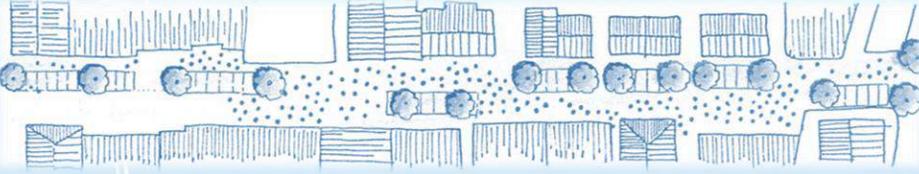
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE III

Per una città ciclabile: IL BICIPLAN



Como, 3 ottobre 2019

58



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

CRITERI FONDAMENTALI

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

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

Como, 3 ottobre 2019

59



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

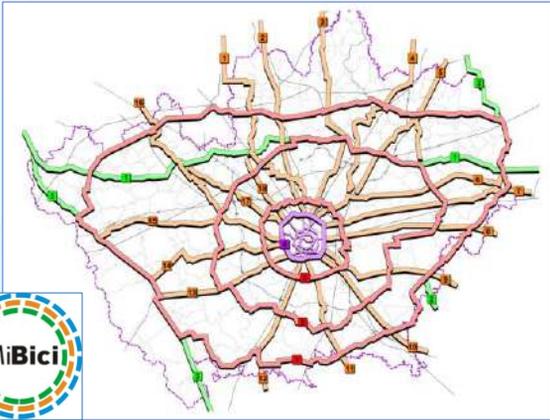
INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

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




Como, 3 ottobre 2019

60



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



Mappa della rete ciclistica di Reggio Emilia
LIFE 15.0641.031

Como, 3 ottobre 2019

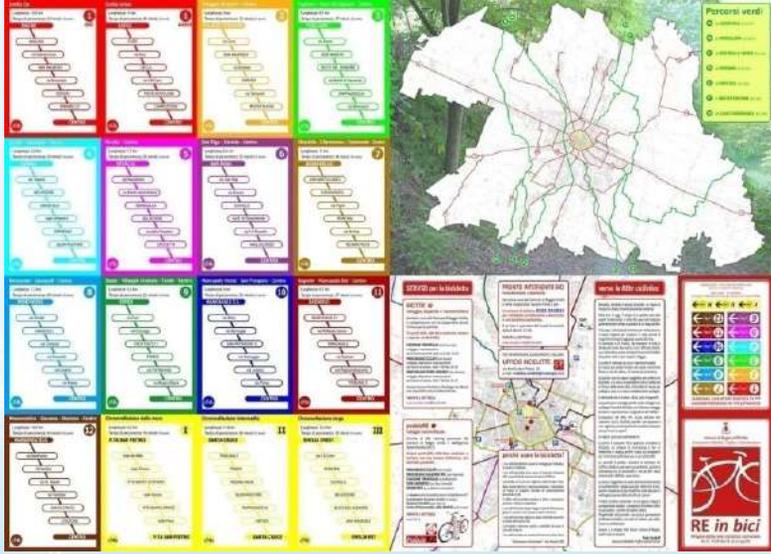
61



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com





Percorsi verdi

- 1. Percorso Verde 1
- 2. Percorso Verde 2
- 3. Percorso Verde 3
- 4. Percorso Verde 4
- 5. Percorso Verde 5
- 6. Percorso Verde 6
- 7. Percorso Verde 7
- 8. Percorso Verde 8
- 9. Percorso Verde 9
- 10. Percorso Verde 10
- 11. Percorso Verde 11
- 12. Percorso Verde 12

INFORMAZIONI
 PER INFORMAZIONI: www.comune.reggioemilia.it
 SERVIZIO URBANISTICO
 SERVIZIO MOBILITÀ
 SERVIZIO TURISMO



Como, 3 ottobre 2019

62


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

San Rigo - Coviolo - Centro

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

6

SAN RIGO

- via San Rigo
- via Ruozzi

COVILO

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

MIGLIOLUNGO

CENTRO



rete ciclistica comunale
SAN PIETRO

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

Como, 3 ottobre 2019

63


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









Como, 3 ottobre 2019

64


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

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES
anno 2012




Como, 3 ottobre 2019

65


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

IL BICIAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

Bruxelles ha raddoppiato il numero di ciclisti

Bruxelles - 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.




Como, 3 ottobre 2019

66



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

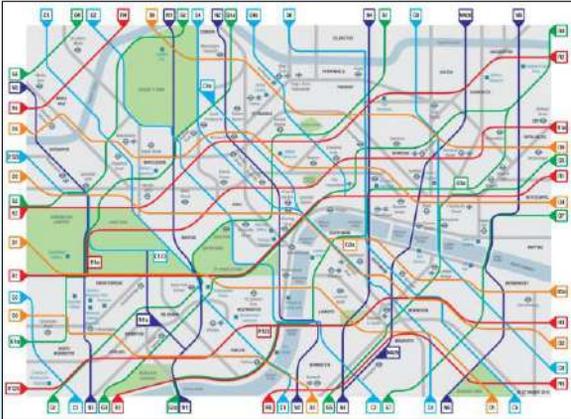


IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

LONDRA

anno 2016



Como, 3 ottobre 2019

67



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

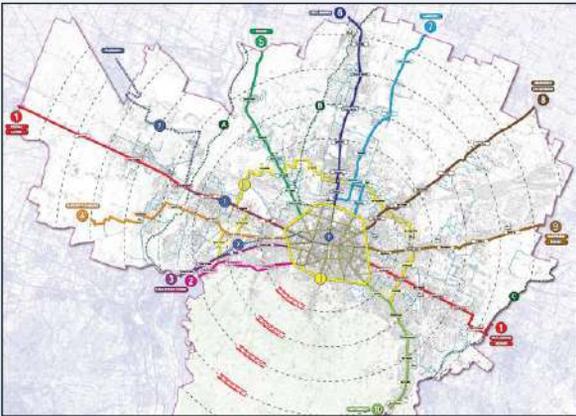
INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan

Il Piano Ciclistico del
Comune di Bologna
anno 2017

10 percorsi radiali
lungo gli assi di penetrazione
verso il centro

2 percorsi anulari
attorno al centro



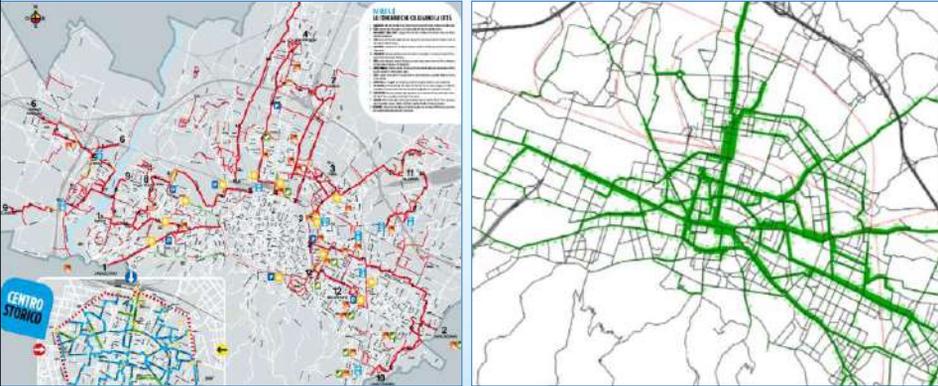
Como, 3 ottobre 2019

68

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

IL BICIAN PLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e RILIEVO DEI FLUSSI



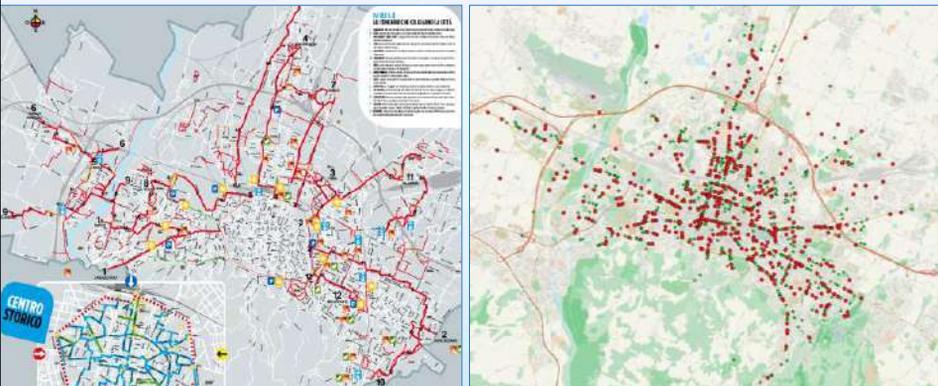
Como, 3 ottobre 2019

69

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

IL BICIAN PLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e INCIDENTALITA'



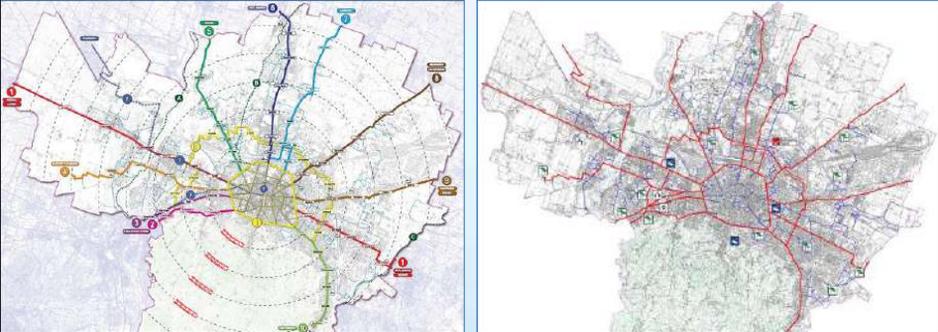
Como, 3 ottobre 2019

70

 **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



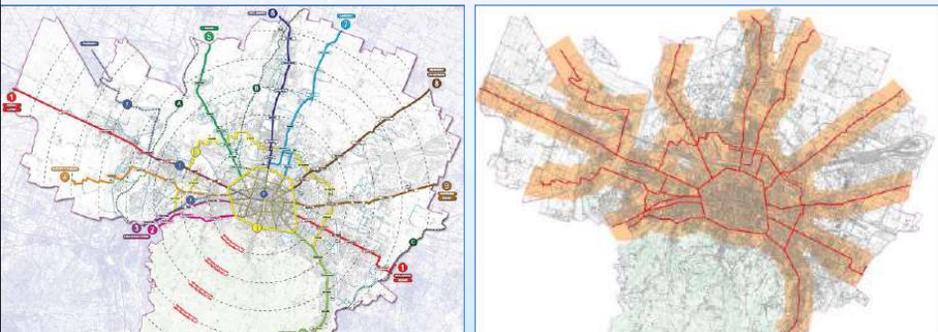
Como, 3 ottobre 2019

71

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

IL BICIPLAN DI BOLOGNA

ACCESSIBILITA' (500m)



Como, 3 ottobre 2019

72



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?




Como, 3 ottobre 2019

73



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

Como, 3 ottobre 2019

74


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


L'ESEMPIO OLANDESE



Como, 3 ottobre 2019

75


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


L'ESEMPIO OLANDESE



Como, 3 ottobre 2019

76


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


L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Como, 3 ottobre 2019

77


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


L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Como, 3 ottobre 2019

78



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



...E DI MOLTE CITTÀ EUROPEE



Parigi (2.270.000 ab.)



Bruxelles (2.600.000 ab.)



Berna (150.000 ab.)



Budapest (1.800.000 ab.)

Como, 3 ottobre 2019

79



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, Kottbusser Tor, Hermannplatz.



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

Como, 3 ottobre 2019

80



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO FRANCESE

GILBERT LIEUTIER

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

IN FRANCIA:

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

Como, 3 ottobre 2019

81



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

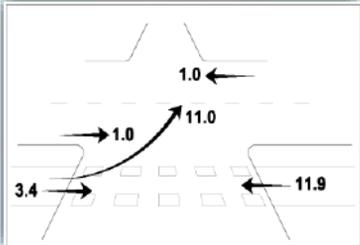
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità

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



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

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

Como, 3 ottobre 2019

82

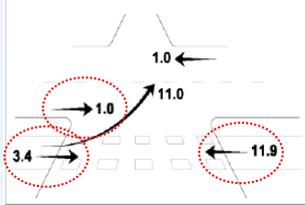

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

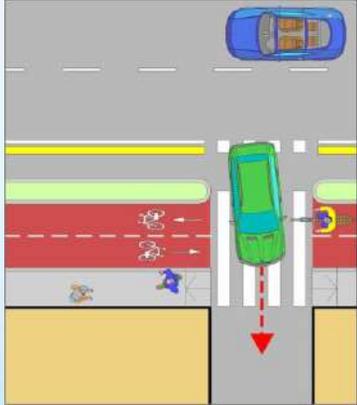


Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Incidentalità





Como, 3 ottobre 2019

83


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE



Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com

Gli itinerari portanti: le CICLOVIE

Percorsi bidirezionali in ambito urbano

03 JUNE 2014

Explaining the Bi-directional Cycle Track Folly



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

Mikael Colville-Andersen from copenhagenize.com

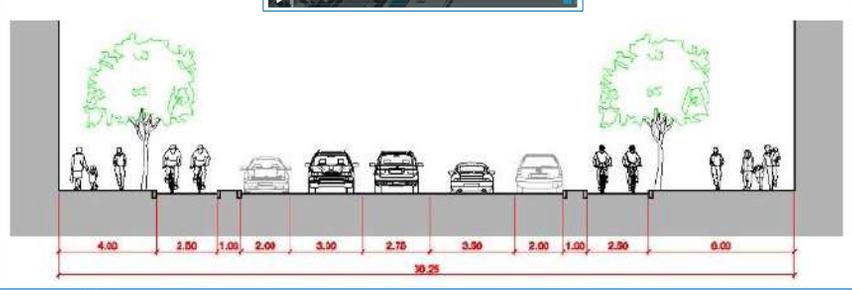
- ✓ In Danimarca l'impianto bidirezionale è stato rimosso dalle Best Practices più di due decenni fa
- ✓ E' stato dimostrato che questa tipologia di percorsi è più pericolosa rispetto alle piste ciclabili a senso unico su ciascun lato della carreggiata
- ✓ Il pensiero di realizzare tali piste in città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

Como, 3 ottobre 2019

84


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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...

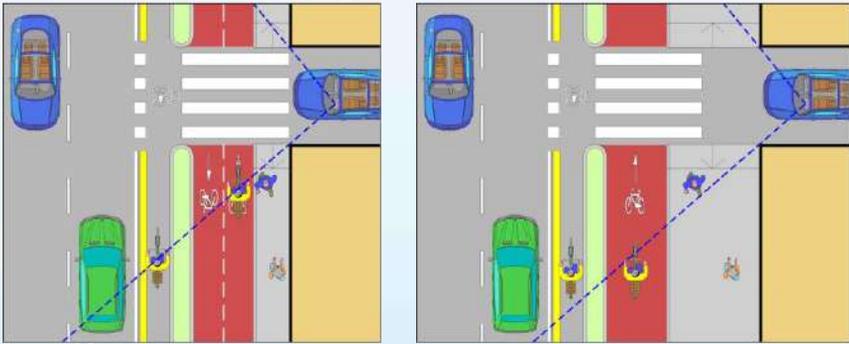



Como, 3 ottobre 2019

85


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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Como, 3 ottobre 2019

86

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Como, 3 ottobre 2019

87

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

SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Como, 3 ottobre 2019

88


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


SEPARAZIONE solo dove lo spazio lo consente...



Como, 3 ottobre 2019

89


 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...'*



Como, 3 ottobre 2019

90



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.

Como, 3 ottobre 2019

91



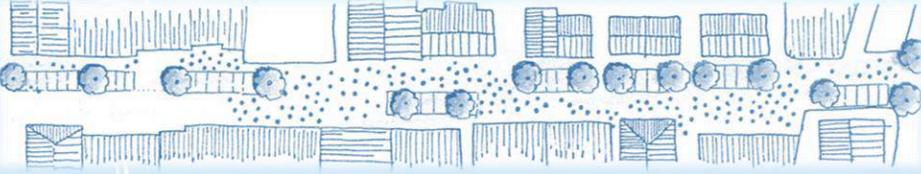
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE IV

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



Como, 3 ottobre 2019

92



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PER UNA CITTÀ CICLABILE...

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

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



Como, 3 ottobre 2019

93



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



Como, 3 ottobre 2019

94


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


L'ESEMPIO OLANDESE



Como, 3 ottobre 2019

95


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


L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Como, 3 ottobre 2019

96

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

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Como, 3 ottobre 2019

97

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

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Como, 3 ottobre 2019

98


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


L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)



Como, 3 ottobre 2019

99


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


INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Como, 3 ottobre 2019

100



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (600.000 abitanti)






Como, 3 ottobre 2019

101



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI EDINBURGH (500.000 abitanti)

Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city

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

By Simon Mackintosh September 24, 2014

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

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




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%

Como, 3 ottobre 2019

102



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



PER UNA CITTÀ CICLABILE...




ECF (European Cyclists' Federation)

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

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

Como, 3 ottobre 2019

103



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



PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

Attraversare sulle strisce pedonali dove si misura il valore della vita

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

di Beppe Scoriggioli



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

Il padre il proclama ferito al via Torino alla partenza di...
 ...
 ...

Dopo tre giorni al Bassini non ce l'ha fatta Francesco Enrico Ferri, investito in via Codoma

La causa del caso è ancora in discussione...
 ...
 ...

Misti rissa all'Alba fuori da un locale, donna denunciata

Un gruppo di persone...
 ...
 ...

Incidente in via Diomede, ragazzino di 15 anni investito da un'auto mentre attraversa: ferito

Il ciclista...
 ...
 ...

Incidente stradale in Valassina, in condizioni gravi una donna cinisalese di 39 anni

Un'automobile...
 ...
 ...

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

Un'automobile...
 ...
 ...

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

Il ciclista...
 ...
 ...

Incidente sul Sempione a San Vittore Olona: 25enne travolta da un'auto: è gravissima

Un'automobile...
 ...
 ...

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

Un'automobile...
 ...
 ...

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

Un'automobile...
 ...
 ...

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

Un'automobile...
 ...
 ...

Como, 3 ottobre 2019

104


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


PER UNA CITTÀ CICLABILE ?

di STEFANO

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

Franco Della Torre il 30 aprile scorso, viaggiando a una velocità tra i 115 e i 125 km/h, aveva causato l'incidente in cui perse la vita Lino Chiericati, di 57 anni. Per ora a scappatoia

di Redazione Milano online




Foto: G. Rossi - Contrasto / Contrasto, A. Chiericati - Ansa / Contrasto






Como, 3 ottobre 2019

105


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


PER UNA CITTÀ CICLABILE ?





Como, 3 ottobre 2019

106


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


PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Como, 3 ottobre 2019

107


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


PER UNA CITTÀ CICLABILE ?



Como, 3 ottobre 2019

108


 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

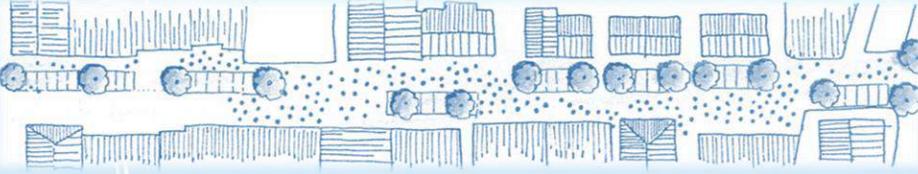
Como, 3 ottobre 2019

109


 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**



Como, 3 ottobre 2019

110



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





Como, 3 ottobre 2019

111



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PERCHE' «DARE STRADA ALLE PERSONE»?

Tabella 3.1 Caratteristiche dei PUM e dei PUMS

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

Como, 3 ottobre 2019

112



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**





Como, 3 ottobre 2019

113



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**



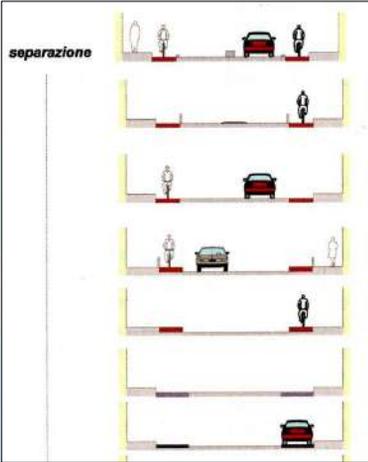

Como, 3 ottobre 2019

114

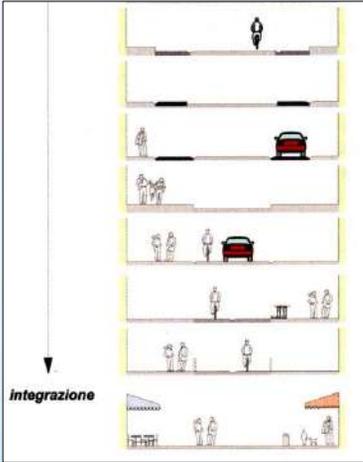

 Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com
 

DALLA SEPARAZIONE... ALLO SPAZIO CONDIVISO

separazione



integrazione



Como, 3 ottobre 2019

115


 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>

Como, 3 ottobre 2019

116


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


...SPAZIO CONDIVISO






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

Como, 3 ottobre 2019

117


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


...SPAZIO CONDIVISO






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

Como, 3 ottobre 2019

118

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

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Como, 3 ottobre 2019

119

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

...SPAZIO CONDIVISO

VICTORIA GASTEIZ 240.000 abitanti



Como, 3 ottobre 2019

120


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


ZONE 30, MODERAZIONE, SPAZIO CONDIVISO ?



Como, 3 ottobre 2019

121


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


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



Como, 3 ottobre 2019

122



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

Como, 3 ottobre 2019

123



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE

GLI AUTOMOBILISTI DEVONO POTER CAPIRE IL SENSO DELLE ZONE 30

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

NECESSARIA UN'EFFICACE CAMPAGNA DI INFORMAZIONE

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

Ad esempio:

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



Lydia Bonanomi
«Le Temps des rues»
1990

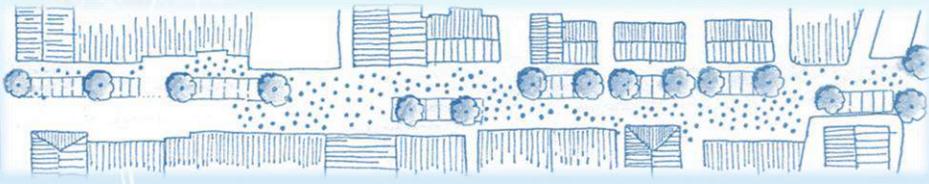
Como, 3 ottobre 2019

124


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


PARTE VI

Le sperimentazioni



Como, 3 ottobre 2019

125


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


TACTICAL URBANISM E SPERIMENTAZIONI



Como, 3 ottobre 2019

126



LIFE 1518541 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Preparazione, Progettazione, Realizzazione

SPERIMENTARE LE ZONE 30



Freitag 16h52

Samstag 09h24

Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

Como, 3 ottobre 2019

127



LIFE 1518541 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Preparazione, Progettazione, Realizzazione

SPERIMENTARE LE ZONE 30

LE SUPERILLAS DI BARCELONA

Road hierarchy in a Superblock model

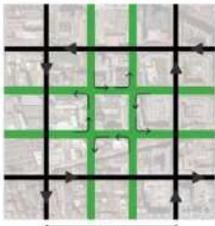
CURRENT SITUATION



100 meters

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

SUPERBLOCK



400 meters

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



PASSING VEHICLES DO NOT GO THROUGH

Como, 3 ottobre 2019

128



LIFE 15 0641 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



SPERIMENTARE LE ZONE 30

LE SUPERILLAS DI BARCELONA






Como, 3 ottobre 2019

129



LIFE 15 0641 031

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



SPERIMENTARE LE ZONE 30

Barcelona evitara 700 muertes anuales si se desplegaran las 500 'superillas'

Este modelo urbanístico reduciría la contaminación, el ruido del tráfico y los efectos de la isla de calor. Aumentarían la esperanza de vida en 206 días de media por persona y ahorraría 1,7 mil millones de euros al año

Beatriz Pérez
Barcelona - Lunes, 09/09/2019 | Actualizada 10/09/2019 - 11:19





LO MÁS VISTO

Edición Global

Catalunya

- 1 Uno de los radicales independentistas presos tuvo contactos con Torra, según los investigadores
- 2 La sucesión de Torra
- 3 Coscubiela y el discurso catalán de Eirejón
- 4 Sánchez: "El naufragio del independentismo es total"
- 5 Iñiqué apunta a la directiva

La 'superilla' del Poblenou, en una imagen de archivo. / JORDI CONTRINA

Barcelona podría evitar cada año un total de 667 muertes prematuras si el proyecto municipal de construir 503 'superillas' se aplicara en su totalidad, según un estudio del Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal) publicado en 'Environment International'. Sin embargo, por el momento, en la ciudad este programa que vea zonas enteras de la ciudad al coche solo existe en seis distritos: Poblenou, Sant Antoni, Horta, Gràcia, Les Corts y Sants.

Como, 3 ottobre 2019

130



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

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






Como, 3 ottobre 2019

131



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

CASALMAGGIORE (CR) - 2014







Como, 3 ottobre 2019

132


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



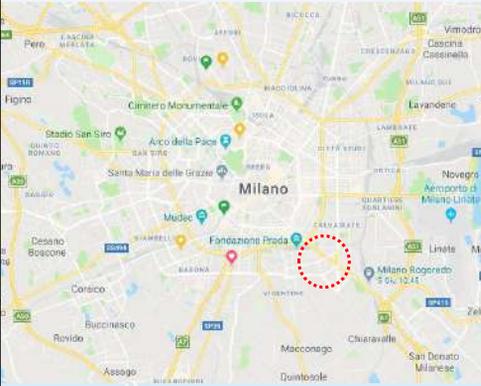

Como, 3 ottobre 2019

133


 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




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

Como, 3 ottobre 2019

134


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


LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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






Como, 3 ottobre 2019

137


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


INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE





Como, 3 ottobre 2019

138



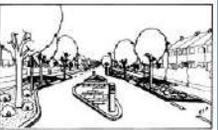
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto - www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE








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

Como, 3 ottobre 2019

139



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto - www.matteodonde.com



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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




Como, 3 ottobre 2019

140


 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



Como, 3 ottobre 2019

141


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


INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI




Como, 3 ottobre 2019

142


 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



Como, 3 ottobre 2019

143


 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



Como, 3 ottobre 2019

144


 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



Como, 3 ottobre 2019

145


 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



Como, 3 ottobre 2019

146

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

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Como, 3 ottobre 2019

147

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

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Como, 3 ottobre 2019

148

 **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



Como, 3 ottobre 2019

149

 **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



Como, 3 ottobre 2019

150



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

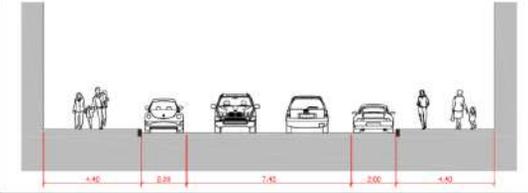
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



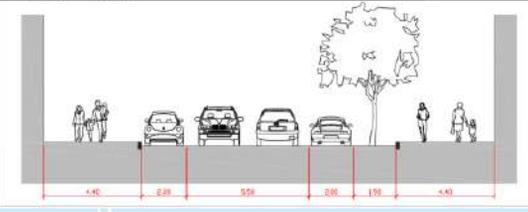
LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

via Rovereto

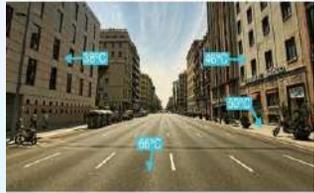
Stato di fatto



Proposta di progetto



SIN ÁRBOLES



CON ÁRBOLES



Como, 3 ottobre 2019

151



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



IL PROGETTO DI SPERIMENTAZIONE

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




Como, 3 ottobre 2019

152


 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



PRIMA

Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



PRIMA

Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



DOPO



DOPO

Como, 3 ottobre 2019

153


 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



Como, 3 ottobre 2019

154


 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



Como, 3 ottobre 2019

155


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


IL PROGETTO DI SPERIMENTAZIONE



PRIMA

Progetto Mobi e #TrentaMI in Verde - via Rovereto



PRIMA

Progetto Mobi e #TrentaMI in Verde - via Rovereto



DOPO



DOPO

Como, 3 ottobre 2019

156


 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



PRIMA

Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



PRIMA

Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



DOPO



DOPO

Como, 3 ottobre 2019

157


 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




Como, 3 ottobre 2019

158


 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



Como, 3 ottobre 2019

159


 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



Como, 3 ottobre 2019

160


 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



Como, 3 ottobre 2019

161


 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



Como, 3 ottobre 2019

162

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

GRAZIE PER L'ATTENZIONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com - matteodonde@gmail.com

rallentare
bambini allevati all'aperto

www.lifeprepare.eu - info@lifeprepare.eu

Logos of partner organizations: Regione Emilia-Romagna, Regione Lombardia, Regione Piemonte, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Regione Autonoma Trentino, ARPAE, ARPAV, ARPA, ARPA FVG, ARSO ENVIRONMENT, Comune di Bologna, Comune di Melara, Città di Torino, ERVET, FLA.

163