











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 rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città – Legambiente maggio 2017)



Milano, 8 luglio 2020



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

Milano, 8 luglio 2020











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**



Milano, 8 luglio 2020



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

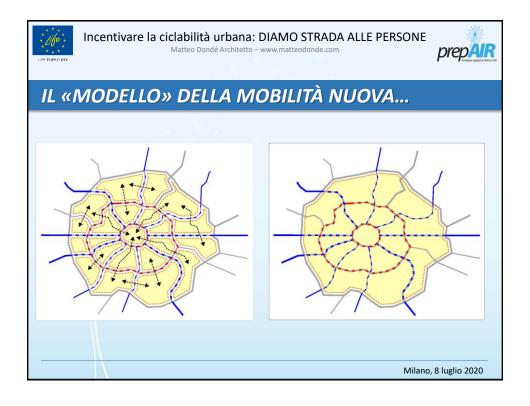
muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro

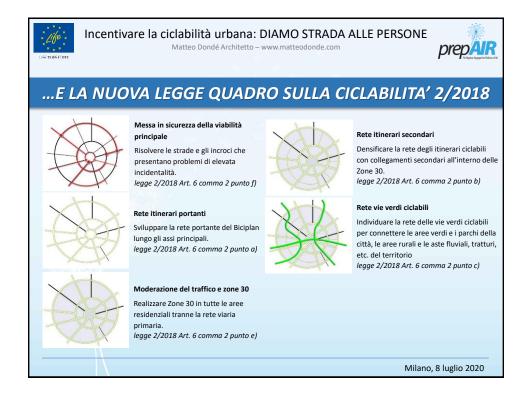


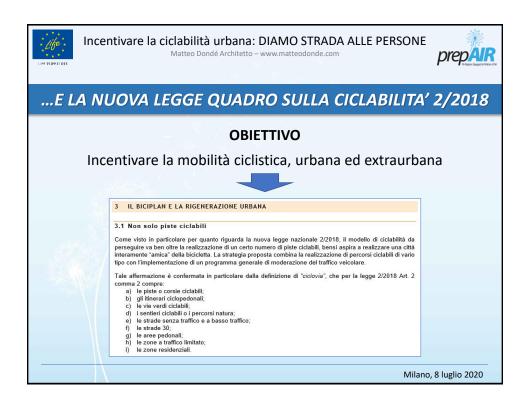
Milano, 8 luglio 2020

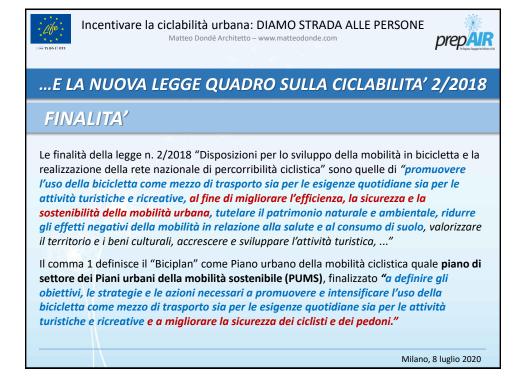












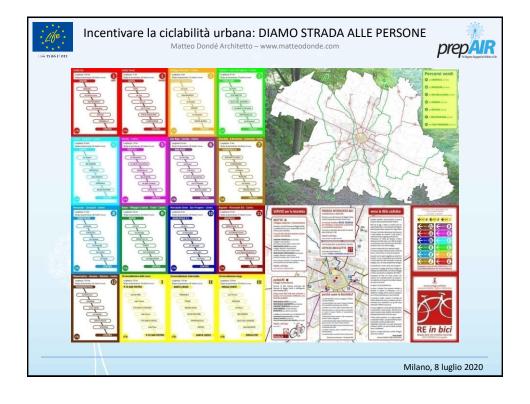


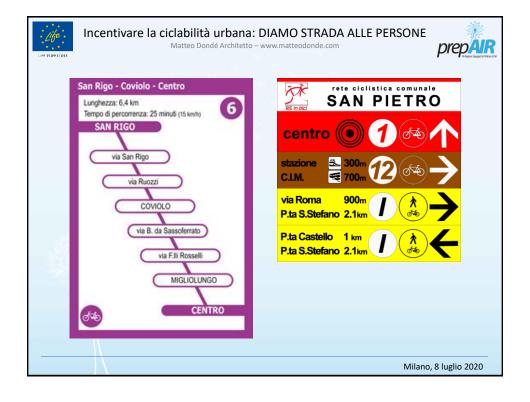








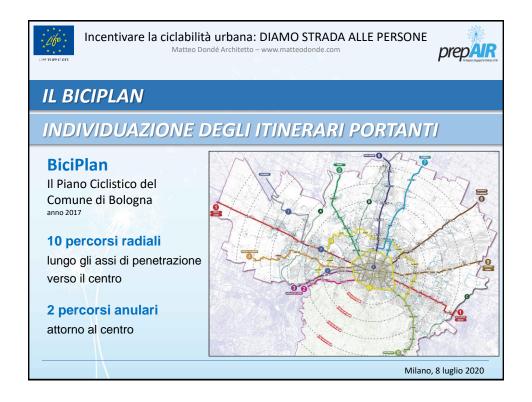


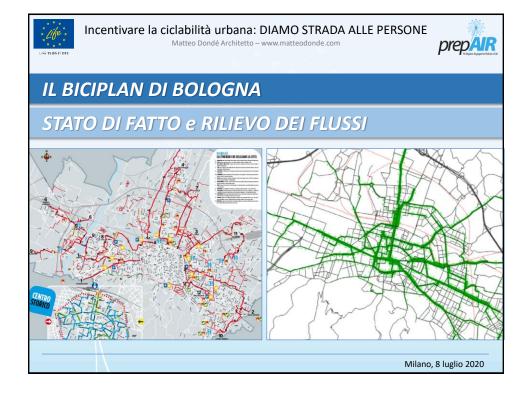


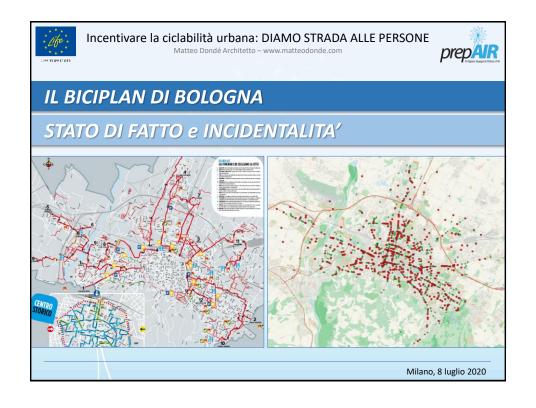


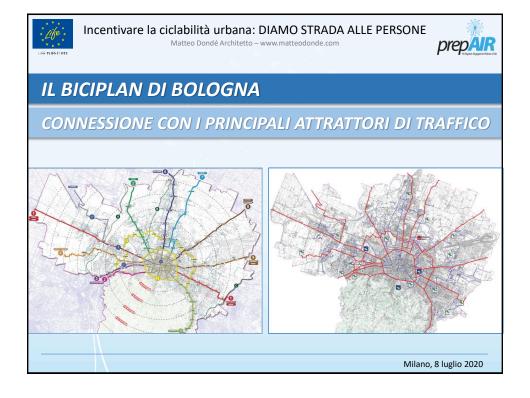




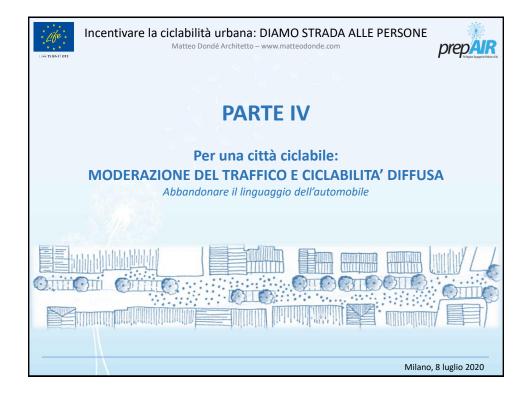














- ✓ individuare e realizzare una Rete Ciclabile Strategica, continua, attrattiva, breve e ben riconoscibile: il BICIPLAN
- ✓ un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, vero elemento di pericolo:
 MODERAZIONE DEL TRAFFICO e ZONE 30



Milano, 8 luglio 2020

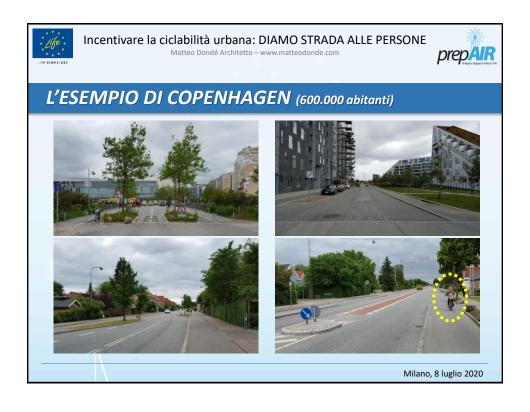






















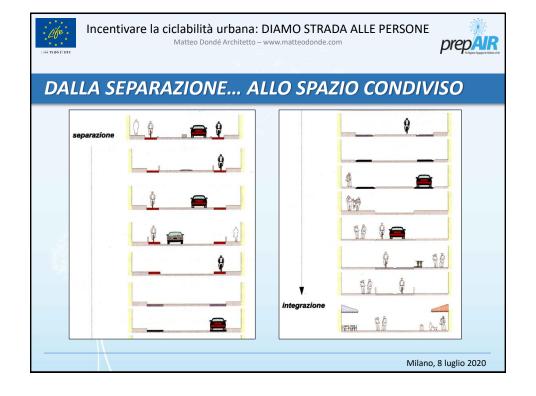
































Matteo Dondé Architetto 06/07/2020













Matteo Dondé Architetto 06/07/2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE CHE 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 a 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

Milano, 8 luglio 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE CHE CHI VA A SCUOLA IN AUTONOMIA HA MAGGIORE CAPACITA' DI APPRENDIMENTO

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

E' stato consegnato a tutti un questionario appena entrati nella classe

I risultati sono stati resi pubblici recentemente dal centro di ricerca OPUS, presso l'Università di Copenhagen

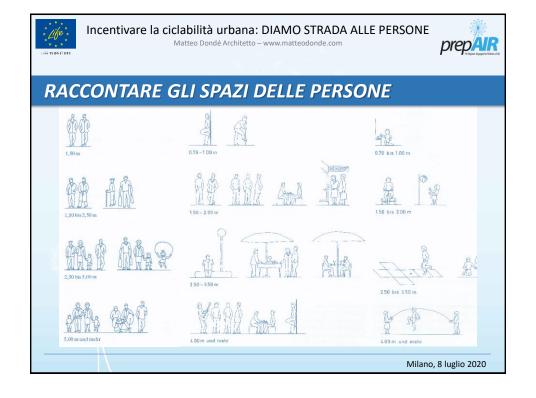
Gli studenti che hanno fatto il viaggio da soli hanno risposto al questionario molto meglio di quelli che sono stati accompagnati in auto o con i mezzi pubblici.

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



Milano, 8 luglio 2020





Matteo Dondé Architetto 06/07/2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE LE RAGIONI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Numerose ricerche,

ma anche per gli stessi automobilisti

condotte nei paesi che hanno adottato da molti anni gli indirizzi di intervento caratteristici delle tecniche di moderazione del traffico, evidenziano che la riduzione di velocità comporta benefici non soltanto per gli utenti deboli della strada,

NON SONO QUINDI MISURE CONTRO GLI AUTOMOBILISTI, BENSÌ A FAVORE DELLA SICUREZZA E DELLA CONVIVENZA TRA TUTTI GLI UTENTI DELLA STRADA,

PER RIDARE QUALITA' ALLA STRADA
COME SPAZIO PUBBLICO

Milano, 8 luglio 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE L'EFFICACIA DELLE ZONE 30

Le **esperienze straniere e adesso italiane** hanno mostrato l'efficacia di questa tecnica per una **gestione** "dolce" del traffico e per la riqualificazione urbana:

- il traffico diventa più fluido e scorrevole
- · il traffico di transito viene disincentivato
- · migliora la qualità dello spazio urbano
- · diminuisce notevolmente il numero e la gravità degli incidenti
- vengono eliminate le barriere architettoniche
- viene favorito lo sviluppo della personalità del bambino che entra in relazione e si rapporta con le auto
- miglioramento ambientale: minori emissioni inquinanti (ossidi d'azoto, anidride carbonica, polveri..) e minor inquinamento acustico
- · rivalutazione delle proprietà immobiliari

Milano, 8 luglio 2020

