



LIFE 15/06/2015

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/06/2015

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

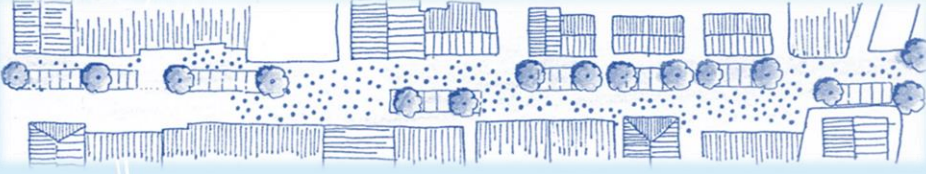
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

PARTE I

Dalla separazione allo spazio condiviso (shared space)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life
LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

LA MIA TESI (1998): SEPARAZIONE vs CONDIVISIONE

**LA TESI (PERDENTE) DELLA SEPARAZIONE DEI FLUSSI
E DELLA FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



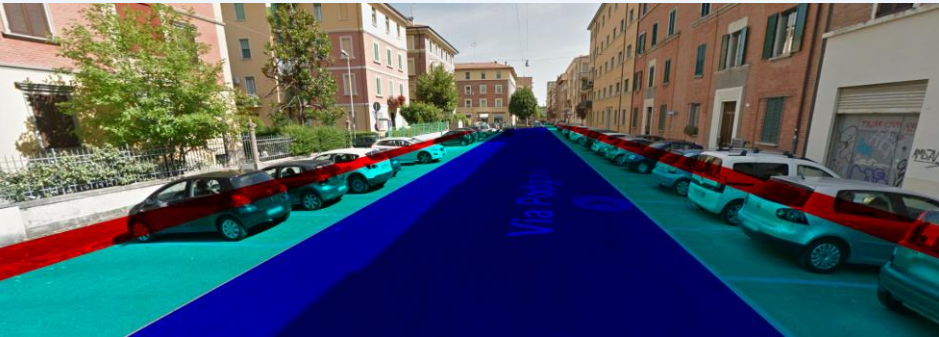
Life
LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SEPARAZIONE: L'ARROGANZA DELLO SPAZIO PUBBLICO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



LA MIA TESI (1998): SEPARAZIONE vs CONDIVISIONE

LA TESI (VINCENTE) DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO E DELLA CONDIVISIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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 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**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



DIAMO STRADA ALLE PERSONE

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



Gil Penalosa
@Penalosa_G

Following

Roads for **#PEOPLE** include cars. Roads for cars do not include ALL PEOPLE. Let's Create Cities for ALL People. Now!

Megan Liddle Gude @meganliddle
We have to decide: do we want to build roads for cars or roads for people?
@Penalosa_G #KnightCities

Visualizza traduzione

RETWIT 4 FAVORITI 4



01:36 - 15 ott 2015



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



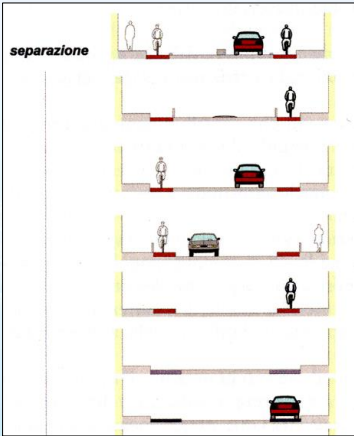
Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



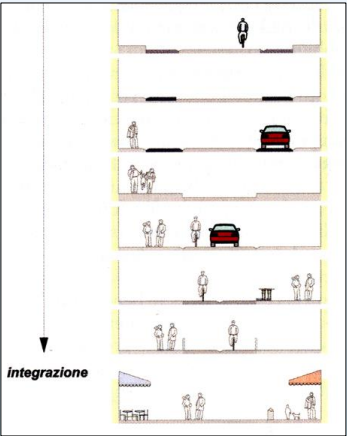
DALLA SEPARAZIONE ALLO SPAZIO CONDIVISO (*shared space*)

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30

separazione



integrazione



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



SPAZIO CONDIVISO: ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE

2012



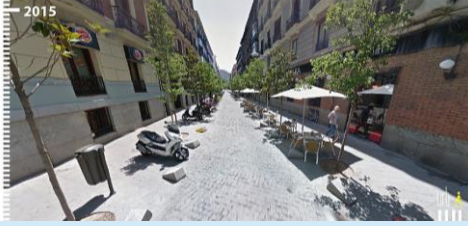
2008



2014



2015



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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



SPAZIO CONDIVISO: ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



2008



2014



2012



2014

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



SPAZIO CONDIVISO: ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



2009



2014



2014



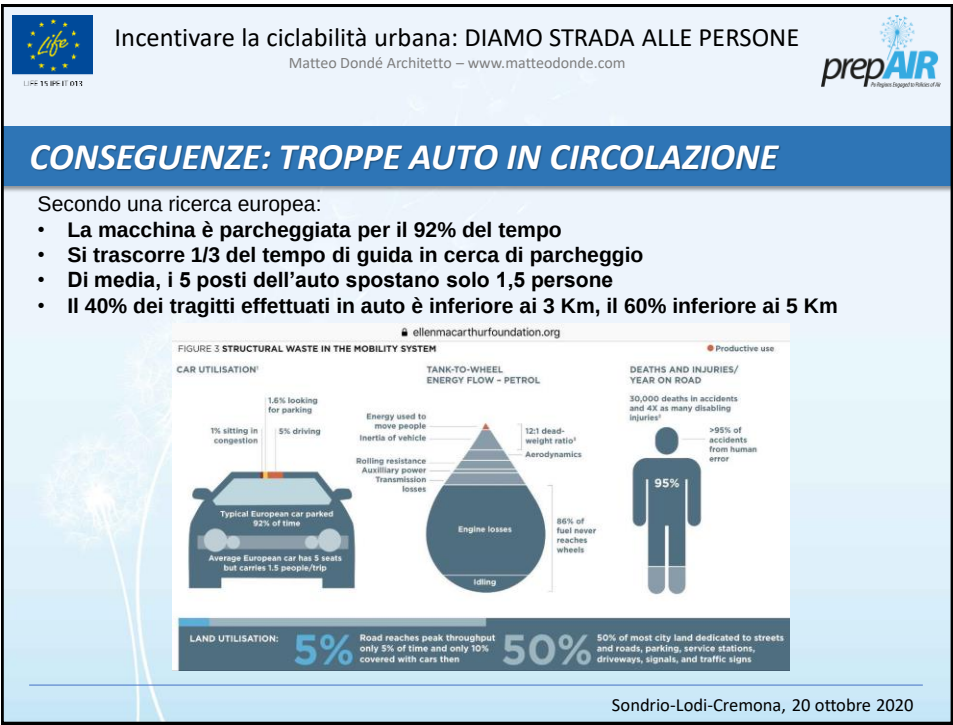
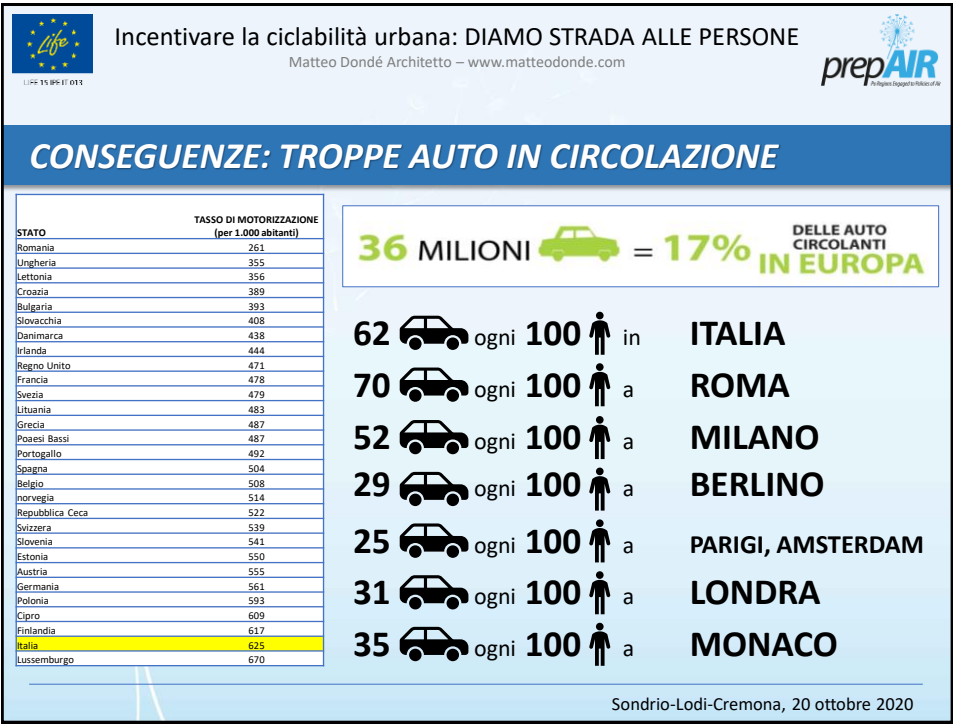
2014

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020





LIFE TURBOT 011

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



CONSEGUENZE...

INVASIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBOT 011

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



INVASIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO

...a Milano ogni giorno ci sono 67.000 automobili-moto-furgoni in divieto di sosta

LO SPAZIO OCCUPATO OGNI GIORNO DA AUTO E MOTO IN DIVIETO DI SOSTA SU MARCIAPIEDI E IN STRADA E' PARI A 65 ETTARI. COME I PARCHI SEMPIONE, MONTANELLI, BASILICHE, RAVIZZA E GUASTALLA MESSI INSIEME.





Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



MENTRE ALTROVE...



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



L'ESEMPIO DI GRONINGEN

Paesi Bassi

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

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

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

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.17.011

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



L'ESEMPIO DI AMSTERDAM

Amsterdam eliminerà 1.500 posti auto all'anno fino al 2025

News - 6 Minuti Massimo 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.







Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.17.011

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



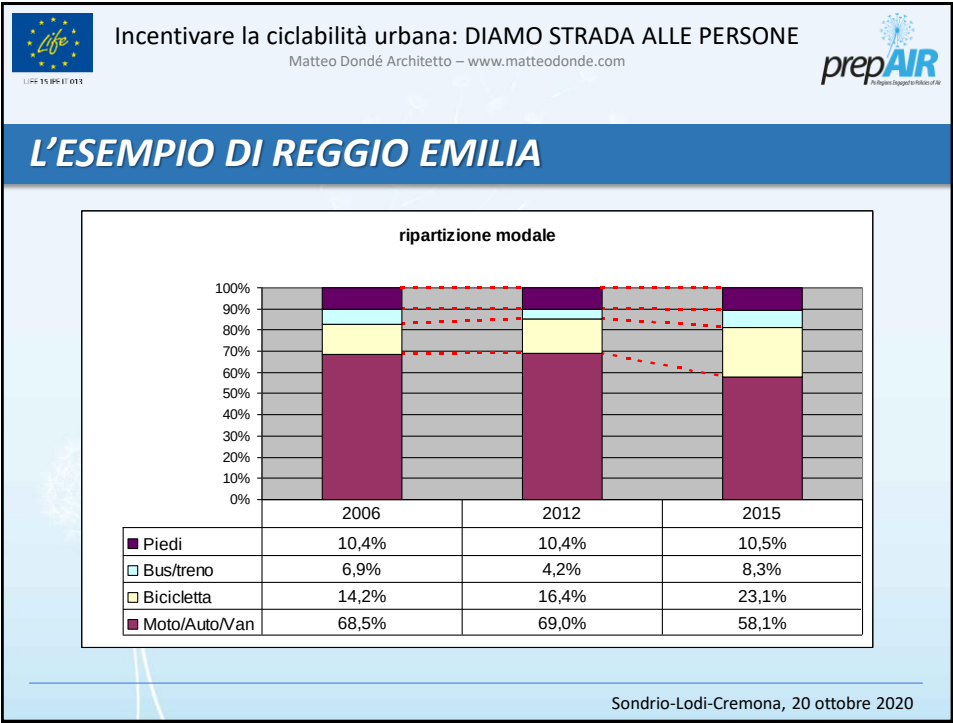
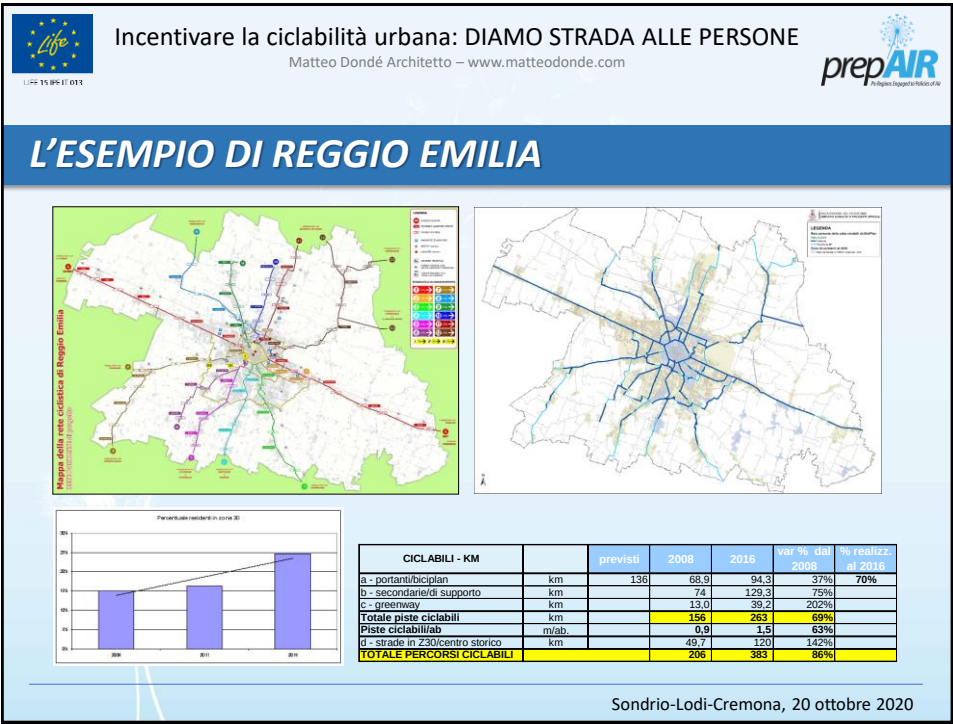
L'ESEMPIO DI COPENHAGEN

"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"



BETTER MOBILITY

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020





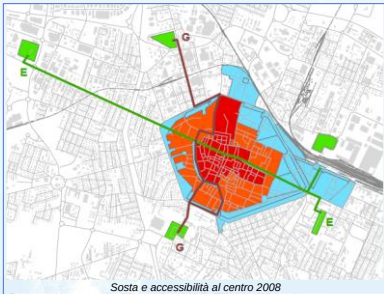
LIFE TURBATO

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

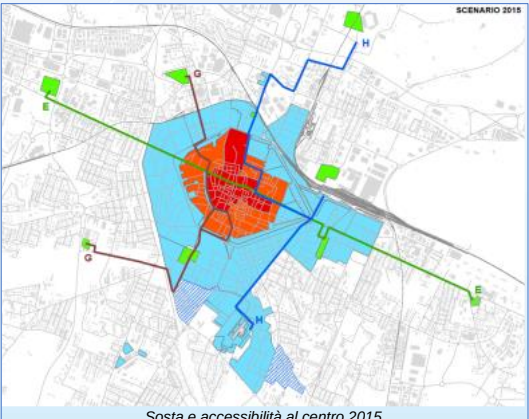


prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

L'ESEMPIO DI REGGIO EMILIA



Sosta e accessibilità al centro 2008



SOSTA E ACCESSIBILITÀ AL CENTRO 2015

Sosta: espansione dell'area regolamentata e parcheggi scambiatori

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Progettazione Ambientale

CONSEGUENZE...

CROLLO DELLA QUALITA' DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Intelligent Support to Urban Air Quality

MENTRE ALTROVE...



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

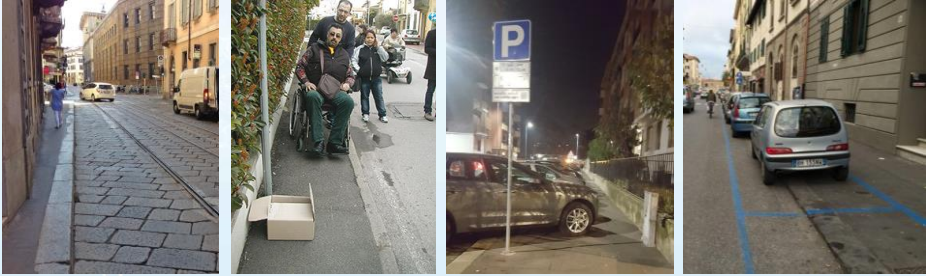
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Intelligent Support to Urban Air Quality

CONSEGUENZE...

PERCORSI PEDONALI SEMPRE PIU' STRETTI E INACCESSIBILI



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



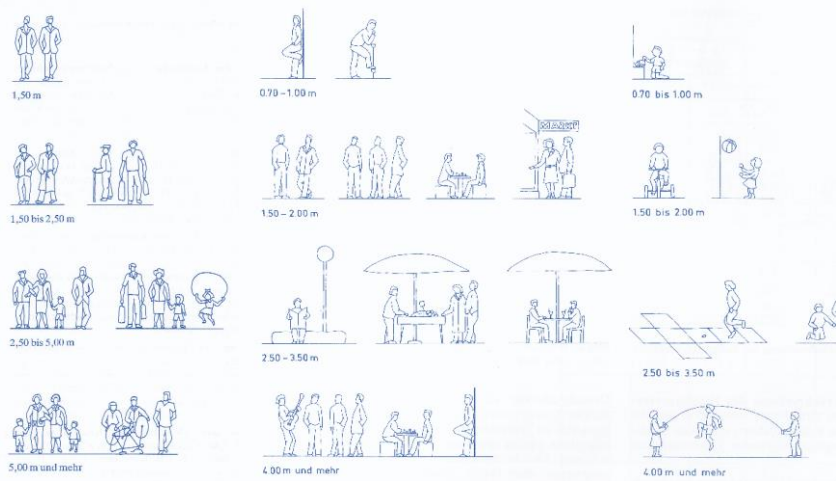
LIFE TURBATO 011

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



PrepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

GLI SPAZI DELLE PERSONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



PrepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

CONSEGUENZE...

PERCORSI CICLABILI A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 1518/ET/011

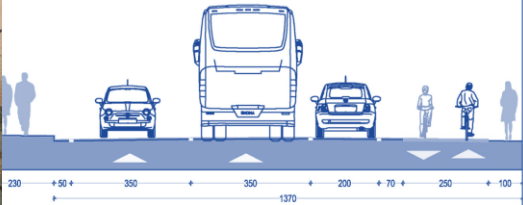
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

CONSEGUENZE...

SEPARAZIONE A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 1518/ET/011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

CONSEGUENZE...

SEPARAZIONE A DISCAPITO DEGLI SPAZI PEDONALI



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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

MENTRE ALTROVE...

CICLABILITA' A DISCAPITO DEGLI SPAZI DELL'AUTOMOBILE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

CONSEGUENZE... LA STRAGE QUOTIDIANA



- ✓ 3.325 morti e 242.621 feriti (dati 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**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



CONSEGUENZE... LA STRAGE QUOTIDIANA

Unico paese europeo in cui l'incidentalità urbana continua a crescere:

ITALIA	28.9 morti per milione di abitanti
NORVEGIA	5.3 morti per milione di abitanti
GRAN BRETAGNA	10.9 morti per milione di abitanti
GERMANIA	15.7 morti per milione di abitanti

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



CONSEGUENZE... LA STRAGE QUOTIDIANA

COSTI SOCIALI
✓ 17 miliardi di euro

INQUINAMENTO
✓ 15 miliardi l'anno

...UN SISTEMA INEFFICIENTE!



Cost-benefit
+25€



Lost-benefit
-87€

For each kilometer travelled



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

www.matteodonde.com

18



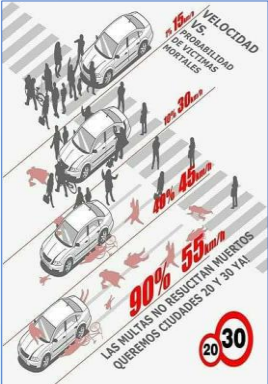
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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%



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



LA CITTA' 30... 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%

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

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

LA CITTA' 30... LILLE (250.000 abitanti)

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

Hormis 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 mi-août.

Par M. Del... Avec P.S. | Publié le 25/06/2019

f | | | | |



La limitation de vitesse à 30 km/h va être étendue à l'ensemble de la ville dès la mi-août. PHOTO ARCHITECTURE D'INTERIEUR - VILLE



Légende

- Zone structurante
- Zone de restriction
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Vitesse limitée à 50 km/h
- Vitesse limitée à 70 km/h



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

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

LA CITTA' 30... 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 Universidades. J. B. C.

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

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

LA CITTA' 30... VALENCIA (800.000 abitanti)

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

EUROPA PRESS 07.09.2019

- 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 VALENCIA

VALENCIA CIUTAT 30
V30 nº de calles 2374 798 km
V50 nº de calles 293 240 km

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

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

LA CITTA' 30... MADRID (3.200.000 abitanti)

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

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

LA CALLE DE ENRIQUETA, EN EL BARRIO DE LA VILLA, LIMITADA A 30 KILOMETROS POR HORA. RINALFLORES

La futura ordenanza de movilidad sostenible

LÍMITE DE VELOCIDAD

Calzada

30

Bicis de alquiler sin base fija

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

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

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

ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

3 metros

Acera

Espacio obligatorio para tránsito peatonal

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.

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



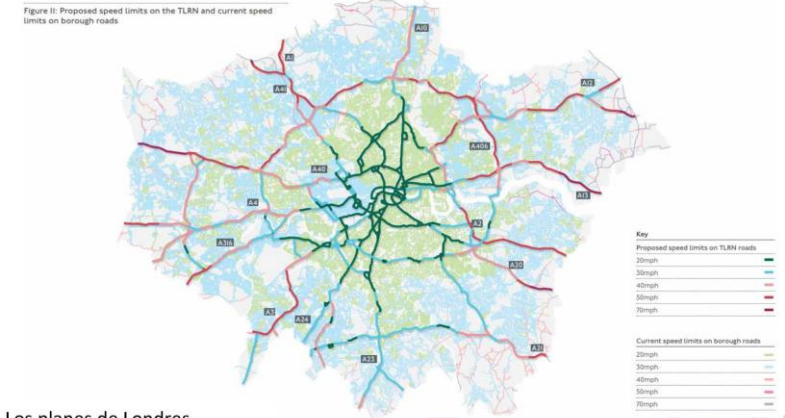
LIFE TURBET 011

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



LA CITTA' 30... LONDRA (8.800.000 abitanti)

Figure II: Proposed speed limits on the TLRN and current speed limits on borough roads



Key

Proposed speed limits on TLRN roads

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

Current speed limits on borough roads

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

Los planes de Londres.
Horizontes 2020 y 2024

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

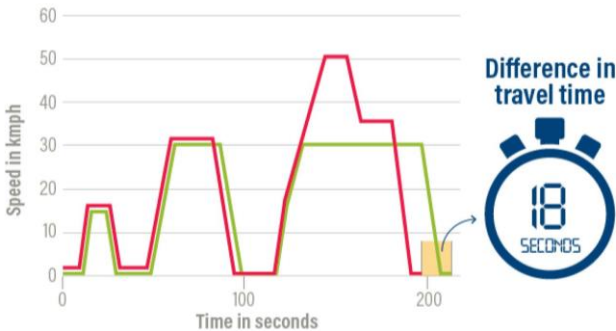


LIFE TURBET 011

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



LA CITTA' 30... GRENOBLE



Speed in kmph

Time in seconds

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



IN GENERALE NEI PAESI EUROPEI PIU' VIRTUOSI...



- ✓ **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
- ✓ **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 MOBILITA' ATTIVA**
 - AREE A PREVALENZA PEDONALE
 - LIVING STREET
 - SHARED SPACE, SPAZI E STRADE CONDIVISE
- ✓ **SVILUPPO DELLA CICLABILITA'**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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
- ✓ **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 MOBILITA' ATTIVA**
 - AREE A PREVALENZA PEDONALE
 - LIVING STREET
 - SHARED SPACE, SPAZI E STRADE CONDIVISE
- ✓ **SVILUPPO DELLA CICLABILITA'**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

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)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



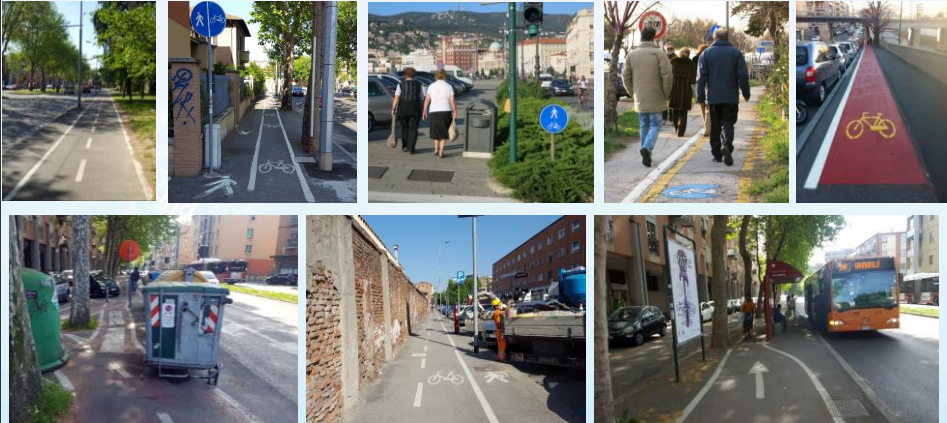
LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

PIU' INFRASTRUTTURE MA NON PIU' CICLISTI



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incantivare 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>

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



L'ESEMPIO OLANDESE

...REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO




Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBOT 011

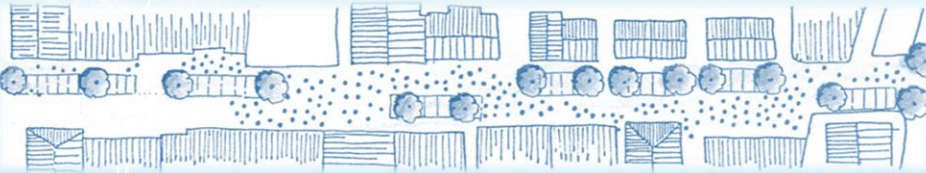
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Preparation Support Action of the

PARTE II

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



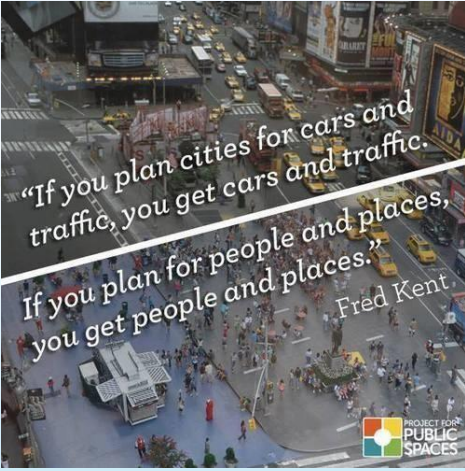
LIFE TURBOT 011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

CAMBIARE MODELLO DI MOBILITÀ È UNA NECESSITÀ



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Esempi del cambiamento... AMBURGO (1.800.000 ab.)

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Esempi del cambiamento... **PARIGI** (2.300.000 ab.)

MOBILITÀ | PARIGI

La sindaca Anne Hidalgo: “Dimenticatevi di attraversare Parigi in auto”

13 OTTOBRE 2020

ANNE HIDALGO

MOBILITÀ SOSTENIBILE

PARIGI

Anne Hidalgo, sindaca di Parigi, in un'intervista al giornale *Le Parisien* non usa mezzi termini e annuncia ai parigini (e al mondo) che entro il 2024 sarà vietato attraversare la città da Est a Ovest con veicoli a combustione.

La sindaca della capitale francese sta infatti valutando di chiudere al traffico veicolare la banchine superiori della Senna, sulla riva destra, per permettere il transito solo di bus, taxi e veicoli non inquinanti.

L'obiettivo della Hidalgo è liberare la città da traffico e inquinamento entro le Olimpiadi del 2024.

A rimarcare la strategia di sostenibilità ambientale di Parigi ci pensa il vicesindaco e braccio destro della sindaca (e per qualcuno la mente principale dietro le trasformazioni urbanistiche della città) Emmanuel Grégoire, che in un'intervista a *Le Monde* annuncia: "L'epoca di asfalto e cemento a Parigi è finita. Lascerà spazio a nuovi interventi per rendere la capitale più verde, sostenibile e capace di rispondere alle sfide dei cambiamenti climatici. Parigi sarà sempre più città a misura di biciclette e dallo spazio sottratto alle auto ricaveremo nuovi spazi verdi per la città. Sarà l'occasione per rendere la città attrattiva e per conciliare qualità della vita al lavoro, la produttività infatti non sarà minata da queste azioni, ma anzi diverrà motore del cambiamento verde".



La sindaca di Parigi, Anne Hidalgo

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Esempi del cambiamento... **OSLO** (670.000 ab.)

MOBILITÀ

Oslo sarà la prima città senza automobili dal 2019

Publicato il 19 SET 2016 di SEBASTIANO SALVETTI

READ THE ENGLISH VERSION

Oslo ha deciso di ridurre drasticamente i parcheggi, così da impedire l'accesso delle automobili al centro. Per garantire la mobilità di residenti e pendolari verranno potenziati i trasporti pubblici e le piste ciclabili.

Oslo non vuole più avere nulla a che fare con le auto. Dopo l'accordo tra i principali partiti politici per impedire la vendita delle vetture a benzina e gasolio entro il 2025 – una risoluzione al momento non ancora convertita in legge – la municipalità della capitale norvegese ha indetto una nuova crociata contro le quattro ruote. Di qualsiasi tipo esse siano. L'obiettivo è, entro il 2019, vietare tutte le auto nel centro città.



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

www.matteodonde.com

28



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



Esempi del cambiamento... BARCELLONA (1.600.000 ab.)

Barcellona: se le strade ritornano alle persone

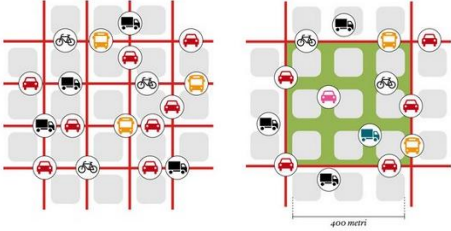
News | Rubrica a colori | 41 | 23 maggio 2019

Me piace Piace a lei, Margherita Fina e altre 52.122 persone.



Il nuovo piano di mobilità di Barcellona – presentato nel 2014 e scaricabile da [qui](#) – sta entrando nel vivo e la municipalità ha intenzione di ridurre il traffico del 21 per cento. Ma c'è di più: la strada per farlo è liberare quasi il 60 per cento delle vie attualmente utilizzate dalle auto per trasformarle in “spazi per i cittadini!”.

Questo piano innovativo prenderà il via grazie ai “superisolati”, cioè mini-quartieri attorno a cui il flusso del traffico attualmente composto da auto verrà via via ridimensionato per “riempire la nostra città con la vita”, come recita lo slogan della campagna.



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Esempi del cambiamento... VOLKSWAGEN



VOLKSWAGEN
GROUP ITALIA S.p.A.

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?

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life PROJECTS

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Intelligent Support for Urban Air

PROGETTARE UNA CITTA' CICLABILE

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**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life PROJECTS

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Intelligent Support for Urban Air

PROGETTARE UNA CITTA' CICLABILE...

...CICLABILITÀ DIFFUSA

La prima e più importante questione

che le azioni per la difesa e diffusione della **mobilità ciclistica urbana** devono saper affrontare è quella della

costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta

nel quale cioè sia **possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PROGETTARE UNA CITTA' CICLABILE...

...PIU' SPOSTAMENTI IN BICICLETTA

La **seconda importante questione** riguarda l'**obiettivo** che non deve essere semplicemente quello di avere più piste ciclabili ma di **ottenere più spostamenti in bicicletta**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PROGETTARE UNA CITTA' CICLABILE...



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

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

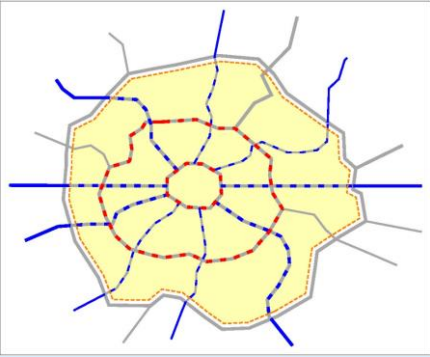
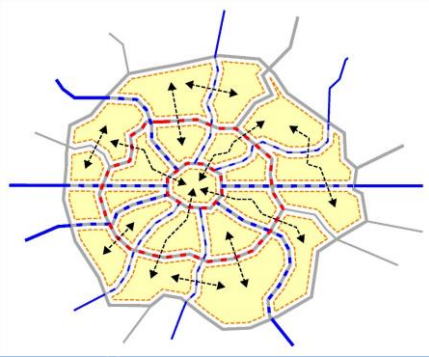
Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



IL «MODELLO» DELLA MOBILITÀ NUOVA...



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



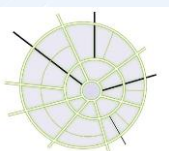
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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



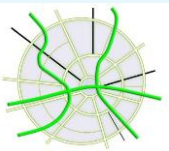
Messa in sicurezza della viabilità principale
Risolvere le strade e gli incroci che presentano problemi di elevata incidentalità.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto f)



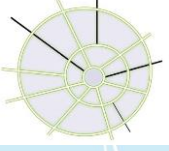
Rete itinerari secondari
Densificare la rete degli itinerari ciclabili con collegamenti secondari all'interno delle Zone 30.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto b)



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



Rete vie verdi ciclabili
Individuare la rete delle vie verdi ciclabili per connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali, tratturi, etc. del territorio
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto c)



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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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 "ciclovía", 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.

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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."***

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.2011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

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**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.2011

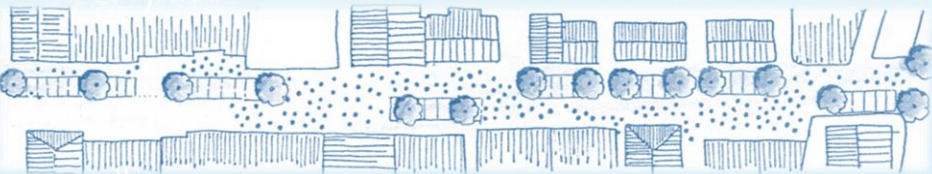
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

PARTE III

Per una città ciclabile:
IL BICIPLAN



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support and Assistance

IL BICIPLAN

CRITERI FONDAMENTALI

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

ATTRATTIVITÀ, intesa come **completezza e rilevanza delle polarità servite**, con particolare riferimento agli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola e alla valorizzazione del sistema delle qualità

RICONOSCIBILITÀ, non solo da parte dei ciclisti ma **anche dei conducenti dei veicoli a motore**, che devono adeguare il loro comportamento di guida con particolare attenzione ai ciclisti

CONTINUITÀ, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per **garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario**

BREVITÀ, intesa come **razionalità ed efficienza dei tracciati**, che **devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support and Assistance

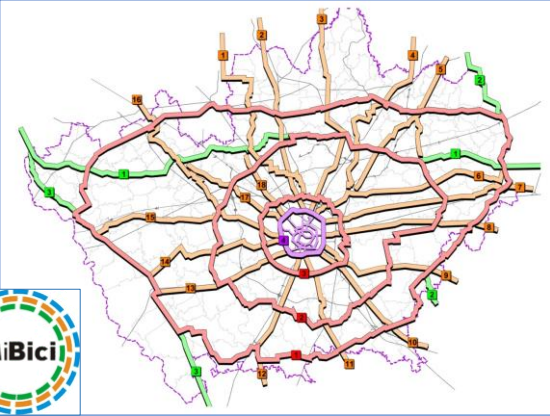
IL BICIPLAN

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

San Rigo - Coviolo - Centro

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

6

SAN RIGO

via San Rigo

via Ruozzi

COVIOLO

via B. da Sassoferrato

via F.lli Rosselli

MIGLIOLUNGO

CENTRO

rete ciclistica comunale

SAN PIETRO

centro **1**

stazione **300m** **12**

C.I.M. **700m**

via Roma **900m** **1**

P.ta S.Stefano **2.1km** **1**

P.ta Castello **1 km** **1**

P.ta S.Stefano **2.1km** **1**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BRUXELLES
anno 2012



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



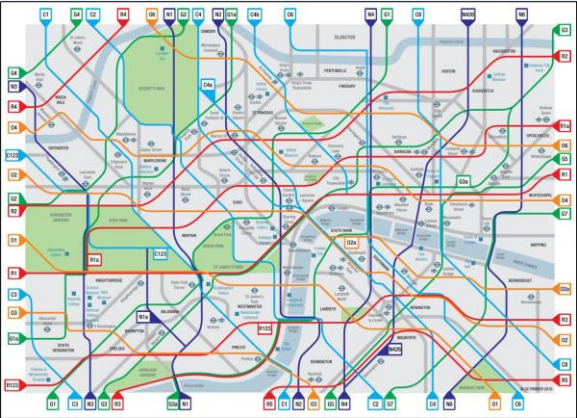
Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN

INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

LONDRA
anno 2016



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



IL BICIPLAN

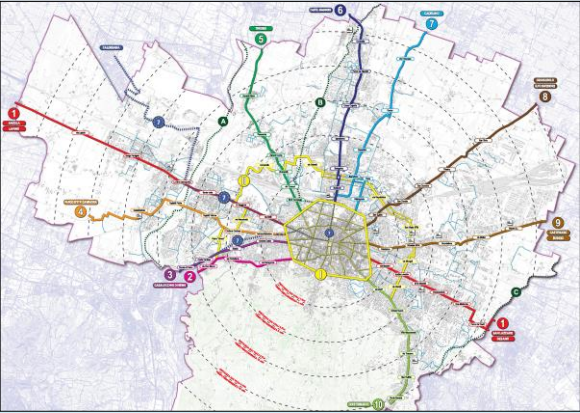
INDIVIDUAZIONE DEGLI ITINERARI PORTANTI

BiciPlan

Il Piano Ciclistico del
Comune di Bologna
anno 2017

10 percorsi radiali
lungo gli assi di penetrazione
verso il centro

2 percorsi anulari
attorno al centro



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

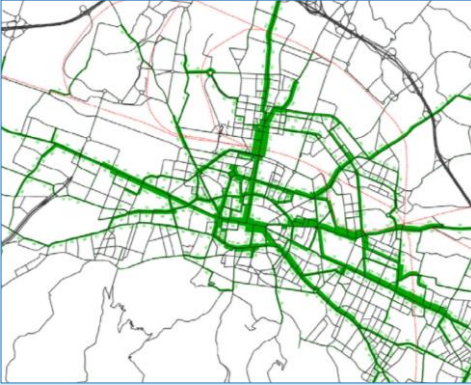


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e RILIEVO DEI FLUSSI



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



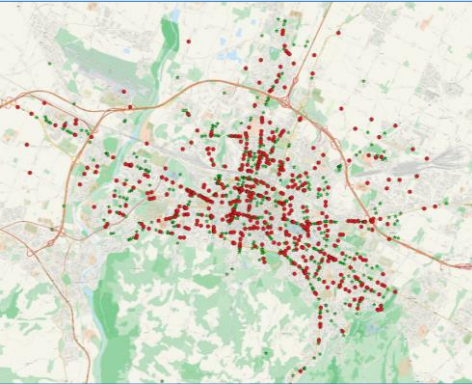
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN DI BOLOGNA

STATO DI FATTO e INCIDENTALITA'



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



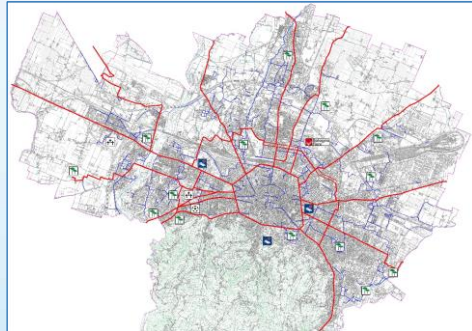
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN DI BOLOGNA

CONNESSIONE CON I PRINCIPALI ATTRATTORI DI TRAFFICO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

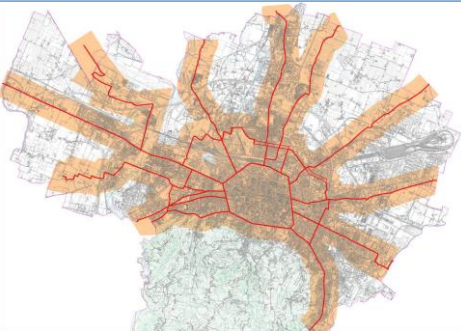


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



IL BICIPLAN DI BOLOGNA

ACCESSIBILITA' (500m)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



LE CICLOVIE: DEFINIZIONE DELLE TIPOLOGIE PROGETTUALI

Ma quali tipologie di percorsi ciclabili sviluppare per la rete portante?
Preferenziazione o separazione in ambito urbano?



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



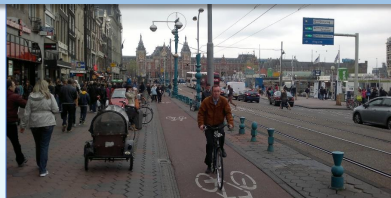
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO OLANDESE...

REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 101010101

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



L'ESEMPIO OLANDESE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

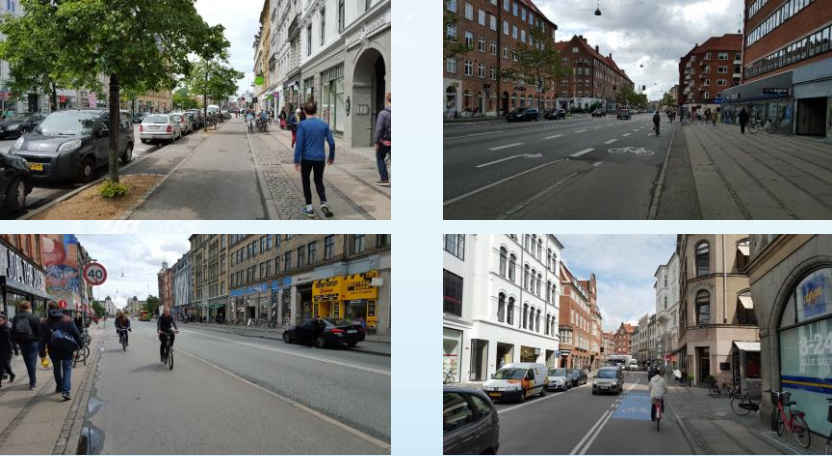


LIFE 101010101

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



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15184-IT-011

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



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15184-IT-011

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



L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

...E DELLA GRAN PARTE DELLE CITTA' EUROPEE



Parigi

Bruxelles

Dublino

Berna

Budapest

Siviglia

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

...ED ORA ANCHE IN DIVERSE CITTA' ITALIANE



Milano c.so Buenos Aires



Milano v.le Monza



Bologna



Firenze



Padova



Genova

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

...ED ORA ANCHE IN DIVERSE CITTA' ITALIANE



Milano v.le Monza: prima e dopo



Milano c.so Buenos Aires: prima e dopo

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI BERLINO

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

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

Ma abbiamo visto che non è vero.

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

I problemi delle piste ciclabili di Berlino in un video

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

Dalla lista di venti zone critiche Claudia decide di controllarne tre mostrandole nel video: Schönhauser Allee, Kotbusser 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 Kotbusser Tor, di avere delle piste ciclabili più larghe e più evidenti, in modo da pedalare in maggiore sicurezza.

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO FRANCESE

GILBERT LIEUTIER

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

IN FRANCIA:

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

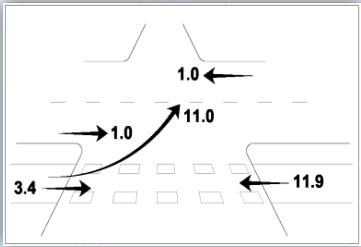


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



UNA QUESTIONE DI SICUREZZA: INCIDENTALITA'

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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

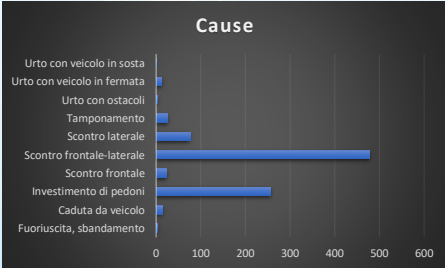


UNA QUESTIONE DI SICUREZZA

L'IMPORTANZA DEI DATI (NON OPINIONI)

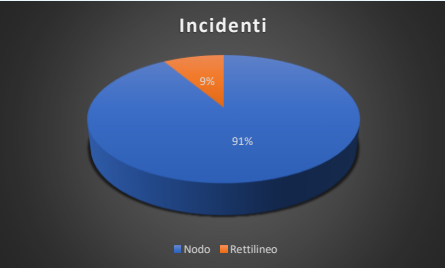
REGGIO EMILIA: incidentalità con coinvolgimento di pedoni e ciclisti nel triennio 2015-2017

Cause



Cause	Count (approx.)
Urto con veicolo in sosta	10
Urto con veicolo in fermata	10
Urto con ostacoli	10
Tamponamento	10
Scontro laterale	100
Scontro frontale-laterale	450
Scontro frontale	10
Investimento di pedoni	250
Caduta da veicolo	10
Fuoriuscita, sbandamento	10

Incidenti



Tipologia	Percentage
Nodo	91%
Rettilineo	9%

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



UNA QUESTIONE DI SICUREZZA

L'IMPORTANZA DEI DATI (NON OPINIONI)

REGGIO EMILIA: incidentalità con coinvolgimento di pedoni e ciclisti nel triennio 2015-2017

	senza greenway					
	totale	ciclisti		pedoni		totale
	incidenti	feriti	morti	feriti	morti	feriti/morti
Corsia ciclabile monodirezionale	83	70	0	2	0	72
Corsia ciclabile bidirezionale	16	15	0	1	0	16
Corsia ciclopedonale	30	21	0	25	0	46
Pista ciclabile bidirezionale	18	14	0	4	0	18
Pista ciclopedonale	314	208	3	122	3	336
Marciapiede ciclopedonale	310	231	0	93	1	325
Sede promiscua auto e bici	15	11	0	4	0	15
Dato mancante	50	42	1	9	1	53
Totale	836	612	4	260	5	881

Incidenti per tipologia di percorso
- totale senza greenway



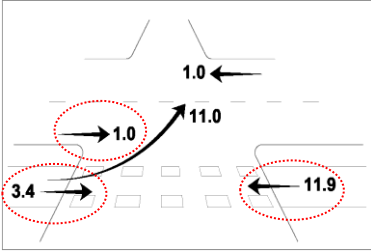
Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

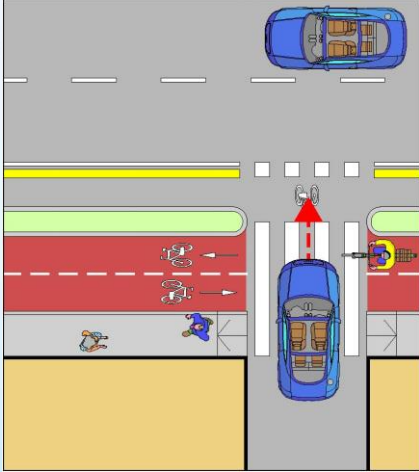


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



UNA QUESTIONE DI SICUREZZA: INCIDENTALITA'





Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBIT 011

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



UNA QUESTIONE DI SICUREZZA

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 for 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](#)

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBIT 011

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



UNA QUESTIONE CULTURALE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/0047/011

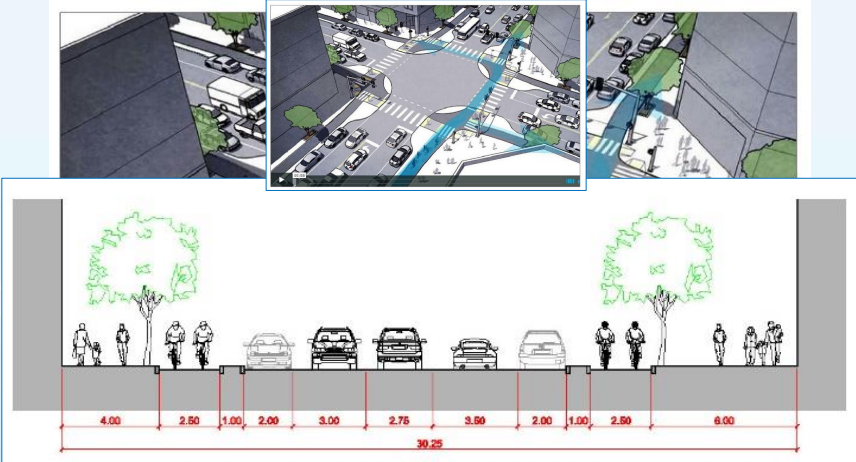
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/0047/011

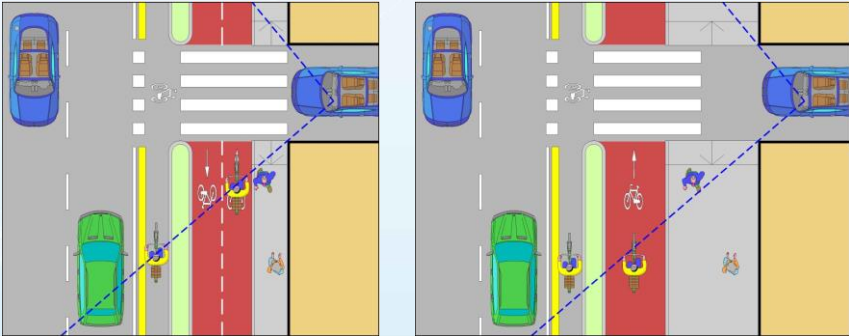
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Donde Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Spazi Urbani

UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Spazi Urbani

UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15184-IT-011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15184-IT-011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

NON E' MEGLIO TRA SOSTA E MARCIAPIEDE?

UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15186-IT-011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

NON E' MEGLIO TRA SOSTA E MARCIAPIEDE?
UNA QUESTIONE DI SPAZI A DISPOSIZIONE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



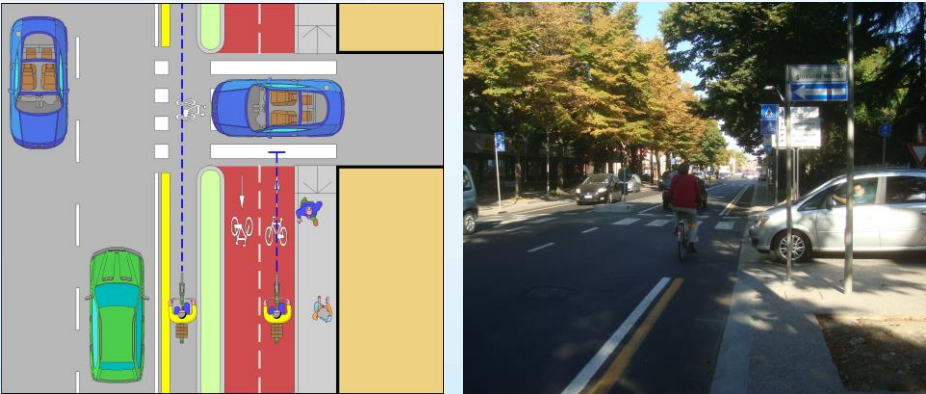
LIFE 15186-IT-011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

EFFICIENZA DEI PERCORSI IN AMBITO URBANO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

SEPARAZIONE E CARGO BIKE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

SEPARAZIONE E MANUTENZIONE DELL'OPERA



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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...'**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



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.

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

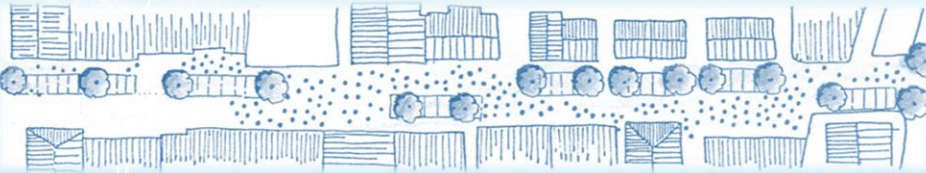


Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



PARTE IV

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



MODERAZIONE DEL TRAFFICO

NON BASTA UN CARTELLO



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



L'ESEMPIO OLANDESE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

L'ESEMPIO OLANDESE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

L'ESEMPIO DI BERLINO (3.500.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support and Implementation

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support and Implementation

L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



INTERVENTI SEMPLICI: I PINCH POINT



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



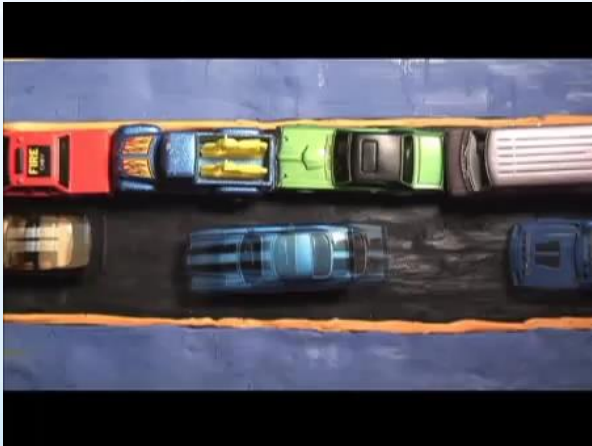
LIFE 15.06.ET.011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

INTERVENTI SEMPLICI: LE CHICANE



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.ET.011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

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.

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/0047/011

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

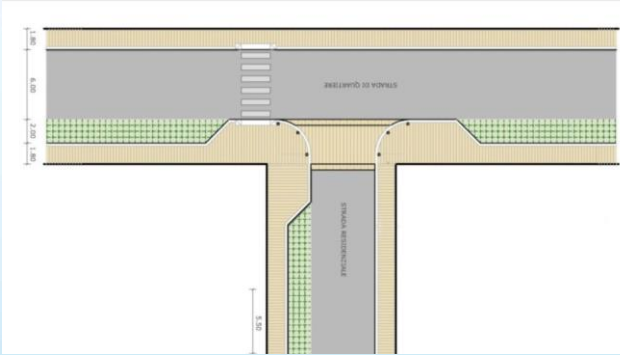


prepAIR
Riduzione Inquinamento e Miglioramento dell'Aria

INTERVENTI SEMPLICI: 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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/0047/011

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



prepAIR
Riduzione Inquinamento e Miglioramento dell'Aria

INTERVENTI SEMPLICI: RAGGI DI CURVATURA

COPENHAGEN



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



INTERVENTI SEMPLICI: RAGGI DI CURVATURA

REGGIO EMILIA



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

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

L'ESEMPIO DI EDINBURGH (500.000 abitanti)

Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city
Trial last year found jump in kids cycling to school and residents in favour of lower limits

by Simon MacMichael 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 borough saw residents give a resounding 'Yes' to the concept.

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

20mph sign (CC licensed by EdinburghGreen via Flickr)

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

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

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

✓ Bambini in bicicletta a scuola:
dal 4 al 12%

✓ Adolescenti in bicicletta a scuola:
dal 3 al 21%

✓ Genitori disposti a lasciare bambini giocare fuori:
dal 31 al 66%

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

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

PER UNA CITTÀ CICLABILE...

ECF (European Cyclists' Federation)

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

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

PER UNA CITTÀ CICLABILE...**L'ESEMPIO DI FRIBURGO (230.000 abitanti)**

Andrea Barzocchi / Study Visit Esterno

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

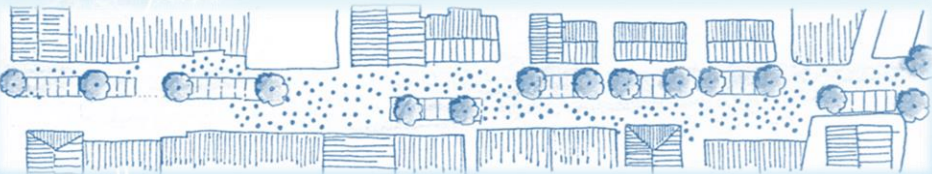


LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Progettazione Integrata e Partecipativa

PARTE V**URBANISMO TATTICO
E SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

Ma come ci sono riusciti?

Come hanno ottenuto il consenso necessario?



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE TURBATO 011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

URBANISMO TATTICO E SPERIMENTAZIONI



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/06/2011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO



Freitag 16h52 Samstag 09h24 Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/06/2011

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



prepAIR
Preparation Support Action of the

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

1. TERNI – 2013
2. MODENA – 2014
3. CASALMAGGIORE – 2014
4. REGGIO EMILIA – 2016
5. MILANO – 2018
6. MILANO – 2019



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

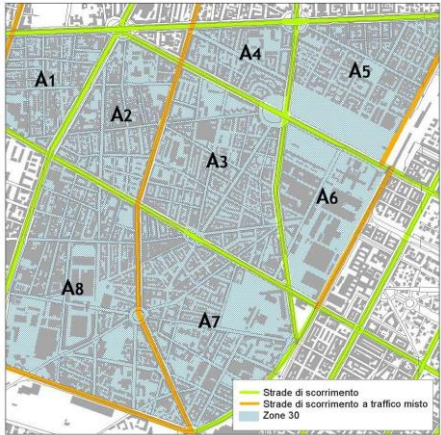


RACCONTARE COS'E' UNA ZONA 30

E' una **zona circoscritta**, in genere delimitata da assi di viabilità principale, **in cui prevale la funzione residenziale**

E' un angolo di città dotato dei principali servizi di quartiere (scuole, mercato, chiesa, rete commerciale, servizi pubblici e sociali...) **e interessato da una circolazione prevalentemente di raggio locale**

Nelle strade interne alla zona il limite di velocità è di **30 km all'ora**



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE LE CONSEGUENZE DELLA VELOCITA'

UNA "CULTURA DELLA STRADA" AGGRESSIVA

L'occhio umano non è fatto per le grandi velocità: percepiamo **solo una parte** di ciò che avviene sulle strade e sui bordi

La **velocità di 50 Km/h è incompatibile con la precedenza accordata ai pedoni**
In molte situazioni l'automobile non ha il tempo di reagire e di fermarsi

A Driver's Peripheral Vision Is Reduced at Higher Speeds



Source: Cities Safer by Design (2015) WORLD RESOURCES INSTITUTE

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



INCENTIVARE LA CICLABILITÀ URBANA: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE LE CONSEGUENZE DELLA VELOCITA'

A VELOCITÀ RIDOTTA MIGLIORA LA SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI

Riducendo la velocità, lo spazio di frenata dei veicoli è molto più breve
Dimezzando la velocità, lo spazio di frenata si riduce di tre quarti

Moderare la velocità è segno di civiltà



SPAZIO DI ARRESTO 13.5 metri

SPAZIO DI ARRESTO 28.5 metri

SPAZIO DI ARRESTO 60 metri

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life

LIFE TURBET 011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR

Preparation Support Action of the

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life

LIFE TURBET 011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



prepAIR

Preparation Support Action of the

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incantivare 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

CHI VA A SCUOLA IN AUTONOMIA HA MAGGIORE CAPACITÀ DI APPRENDIMENTO E DI CONCENTRAZIONE, EPPURE...

I genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto di più rispetto agli altri Paesi

Lo conferma anche lo studio dell'Istc-Cnr promosso dal Policy Studies Institute di Londra — un'indagine che riguarda 15 Paesi del mondo, tra cui Italia e Germania

Ebbene, **l'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11% nel 2002 al 7% nel 2010**

Per fornire un metro di paragone l'autonomia dei **bimbi inglesi è al 41%**
e quella dei tedeschi al 40%



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incantivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



RACCONTARE LE RAGIONI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

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

NON SONO QUINDI MISURE CONTRO GLI AUTOMOBILISTI, BENSÌ A FAVORE DELLA SICUREZZA E DELLA CONVIVENZA TRA TUTTI GLI UTENTI DELLA STRADA,
PER RIDARE QUALITÀ ALLA STRADA
COME SPAZIO PUBBLICO

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 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**

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

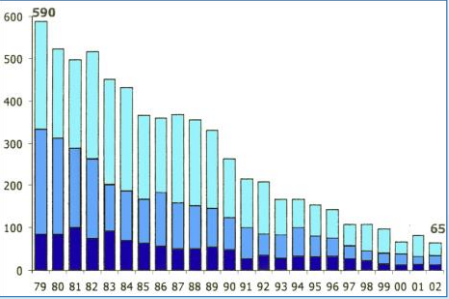
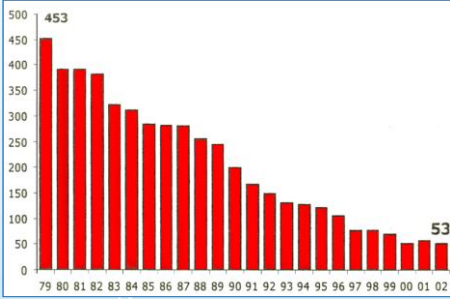


RACCONTARE L'EFFICACIA DELLE ZONE 30

...IL CASO DI CHAMBERY (60.000 abitanti)

L'introduzione delle zone 30 su tutto il territorio urbano ha dato **risultati eccellenti per quanto riguarda la sicurezza**.

Tra il 1979 e il 2002, gli **incidenti stradali con danni alle persone** sono passati **da 453 a 53**; il **numero di feriti e morti** è sceso da **590 a 65**, secondo un trend di riduzione costante.



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



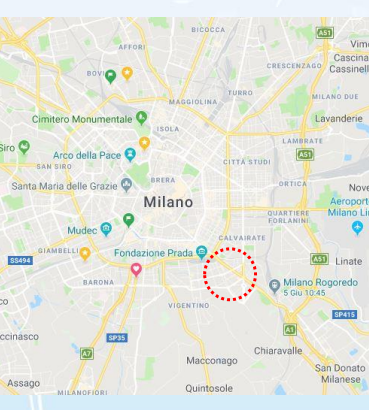
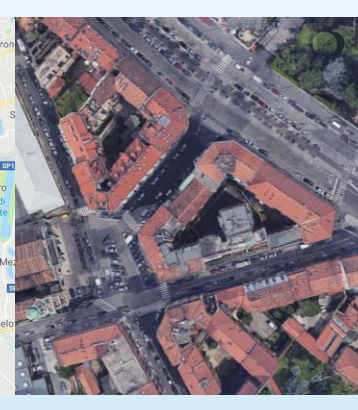
Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondè Architetto – www.matteodonde.com



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondè Architetto – www.matteodondè.com

LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.R.E CORVETTO - 10/13 maggio 2018

tréntaMI

Milano, 10/13 maggio 2018

Sperimentazione di ZONA 30
nella via Tagliamento, via Bosco e Scrivia
quartiere Corvetto (zona 4)

Ne parliamo insieme:

28 marzo 2018 - h 19:30-21:00
Incontro col quartiere

11 aprile 2018 - h 19:30-21:00
Modernizzazione del traffico
vantaggi ed opportunità per la salute

3 maggio 2018 - h 19:30-21:00
Centri commerciali e centri naturali
chi li fa affiorare?

Le floricoltivazioni si svilupperanno presso il
Municipio 4, via Vigio 10

Carri residenti di questo bel quartiere,

"TréntaMI ZONA 30 gentile contestata" è la prima sperimentazione a Milano di ZONA 30 organizzata dalle associazioni **Genitori Autisti e Fila Ciclabili**, con la consulenza dell'architetto ed urbanista **Matteo Dondè** e con il contributo dei residenti "a loro modo" "top basso" che ha richiesto il coinvolgimento attivo e la partecipazione dei Centri di Comunità.

Per quattro giorni, dal 10 al 13 maggio 2018, nell'area delle vie Don Bosco, via Scrivia, via Tagliamento e piazza San Luigi, si potranno toccare con mano i vantaggi della modernizzazione del traffico.

Cosa è una ZONA 30?
ZONA 30 è un intervento urbanistico semplice, efficace e a basso costo, che migliora la convivenza tra tutti gli utenti della strada (automobili, pedoni, ciclisti...), e contribuisce a ridurre i costi di gestione per le amministrazioni pubbliche e per i cittadini.

Quali sono i vantaggi per i cittadini?
Con la velocità massima ridotta (da 50/60 a 30 km/h), pedoni, ciclisti, automobilisti... faranno maggiore e numero di incidenti, i bambini dovranno più attenzione, i magazzini di quartiere si ridurranno, si ricomincerà a sporcarsi le mani e si risolverà per altre funzioni per la vita di quartiere.

Cosa significa modernizzazione del traffico?
Non significa semplicemente far andare più piano le auto, quanto invece affrontare il problema della **qualità degli spazi pubblici urbani**.

ZONA 30 è uno strumento efficace per riqualificare lo spazio pubblico e incentivare gli usi con la trasformazione di una strada urbana in ZONA 30 sperimentale gli spazi pedonali; migliorare la convivenza sulla strada; la convivenza durante la vita di quartiere e durante la vita di quartiere di quartiere sono "prestazioni".

Perché abbiamo scelto questo quartiere per la sperimentazione?
Perché è un quartiere vivo, pieno di persone, negozi, scuole, la chiesa con l'oratorio e centri culturali... perché siamo convinti che con meno auto si possa trovare con più persone.

TréntaMI:

scopri il programma e partecipa anche tu!

PROGRAMMA di TréntaMI: 10-13 maggio 2018

CONTINUIAMO IL VIAGGIO

- 9:30 - 13:00** **ALLINEAMENTO ZONA 30**
Chiusura anticipata della via Scrivia, Tagliamento, Don Bosco per allineamento ZONA 30 e sottopasso ripartizione della circolazione
- 17:00 - 18:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66
- 18:00 - 19:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66
- 19:00 - 20:00** **12° incontro con il film (cinema punto Biciclette) (cinema punto San Luigi)**
- 20:00 - 21:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66

INIZIAMO IL VIAGGIO

- 17:00 - 18:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66
- 18:00 - 19:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66
- 19:00 - 20:00** **12° incontro con il film (cinema punto Biciclette) (cinema punto San Luigi)**
- 20:00 - 21:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66
- 11:00 - 12:00** **Visita guidata nell'area Tagliamento Fossati Borsari** (via Tagliamento 1)
- 12:00 - 13:00** **Visita guidata nell'area Tagliamento Fossati Borsari** (via Tagliamento 1)
- 14:00 - 15:00** **Laboratorio fotografico** al campo di via San Luigi
- 15:00 - 16:00** **Laboratorio fotografico** al campo di via San Luigi
- 16:00 - 17:00** **Laboratorio fotografico** al campo di via San Luigi
- 17:00 - 18:00** **Laboratorio fotografico** al campo di via San Luigi
- 18:00 - 19:00** **Visita guidata nell'area Tagliamento Fossati Borsari** (via Tagliamento 1)
- 19:00 - 20:00** **Visita guidata nell'area Tagliamento Fossati Borsari** (via Tagliamento 1)
- 20:00 - 21:00** **Chiusura anticipata** "La Buona delle Biciclette", via Lodi, 66

Il 2° e il 3° maggio si svolgerà il tour di Christian Borsari di "Milano Progetti e Centri". Il tour è diretto al centro di Sesto San Giovanni (via 15-30-40-50)

CONSIGLI DI TRÉNTAMI PER IL VIAGGIO

- 10:00 - 12:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 12:00 - 13:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 13:00 - 14:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 14:00 - 15:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 15:00 - 16:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 16:00 - 17:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 17:00 - 18:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 18:00 - 19:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 19:00 - 20:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h
- 20:00 - 21:00** **Spazio per i bambini** per i bambini a 30 km/h

CONSIGLI DI TRÉNTAMI PER IL VIAGGIO

Nei quattro giorni di sperimentazione, la sperimentazione sarà preceduta dal 1° e 2° incontro interinale martedì 13 maggio, in piazza San Luigi, dove si potrà trovare con più persone con più persone.

IL PRIMO DELLA ZONA 30 SAN LUIGI, SI CERCANO VOLONTARI

CHIEDIAMO AI RESIDENTI DI CONTRIBUIRE IN SPECIE ALLE ATTIVITÀ DI TRÉNTAMI

UN INCONTRO BIANCO CON IL DISSEGNO DI UN CULO E UN

Grazie!

Appuntamenti ufficiali: "Milano di Biciclette" e "E' Chiuso il Mondo" a 30 km/h



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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

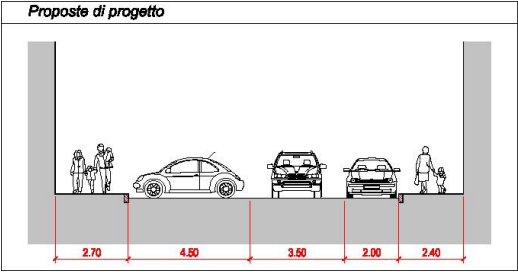


LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Proposte di progetto



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



INTERVENTI SEMPLICI: AMPLIAMENTO DEI GOLFI





Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



LA QUARTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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





GENITORIANTISMOG



FIAB
Milano
Ciclobloody



MATTEO
DONDE
ARCHITETTO



NO LOGO
SOCIAL DISTRICT



Milano
Comune di Milano

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 1518/AT/011

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



prepAIR
Intelligent Support to Urban Air

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 1518/AT/011

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



prepAIR
Intelligent Support to Urban Air

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/06/ET/011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com

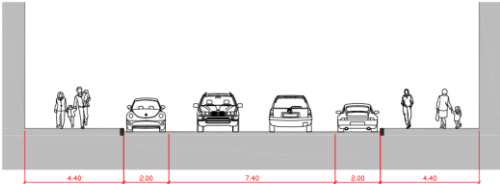


Preparation Support to Urban Air

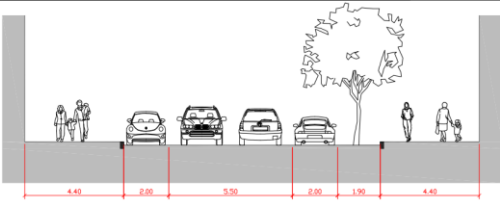
LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

via Rovereto

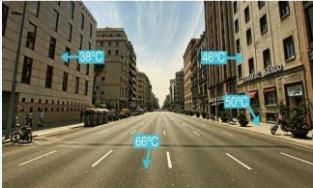
Stato di fatto



Proposte di progetto



SIN ÁRBOLES



CON ÁRBOLES



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15/06/ET/011

Incentivare la ciclabilità urbana: DIAMO STRADA ALLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto – www.matteodonde.com



Preparation Support to Urban Air

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life
LIFE 15180-IT-011

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



prepAIR
Preparation Support & Implementation

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



Life
LIFE 15180-IT-011

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



prepAIR
Preparation Support & Implementation

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



PRIMA

Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



DOPO



PRIMA

Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



DOPO

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020

www.matteodonde.com

84



LIFE 15-BR-IT-011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15-BR-IT-011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Infrastrutture e Ambiente

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.ET.011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



LIFE 15.06.ET.011

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



prepAIR
Progettazione Integrata di Progetti e Ambienti

LA QUINTA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 DAL BASSO IN ITALIA

Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



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



Sondrio-Lodi-Cremona, 20 ottobre 2020



With the contribution
of the LIFE Programme
of the European Union

LIFE 15 PE IT 013



prepAIR
Poligono Soggettivo Riduzione di Inquinamento

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

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



MICHELE SCARPONI®
FONDAZIONE

La Strada è di Tutti a Partire dal Più Fragile

www.lifeprepare.eu – info@lifeprepare.eu



Regione Emilia-Romagna



REGIONE del VENETO



Regione Lombardia



REGIONE PIEMONTE



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



arpae



arpav
Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto



Arpa
per la Prevenzione Ambientale



ARPA LOMBARDIA
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente



ARPA



arpa FVG
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente



ARSO ENVIRONMENT
Slovenian Environment Agency



Comune di Bologna



Comune di Milano



CITTÀ DI TORINO



ERVET
Ente Regionale per la Vigilanza e la Tutela dell'Ambiente



FIA
Fondazione Lombarda per l'Ambiente