

La presente scheda dovrà essere inoltrata via mail ([info@formazioneoic.it](mailto:info@formazioneoic.it)) alla segreteria della Scuola di Formazione entro 45 giorni dall'inizio dell'evento

**Titolo****Realizzare la città delle Biciclette****Numero ore****8****Contenuti principali**

Per sviluppare la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana è necessario pensare non solo a infrastrutture ciclabili, ma anche ad un ridisegno della strada per ridurre le velocità degli autoveicoli, dare continuità ai percorsi, proteggere gli attraversamenti.

Il corso affronta la tematica della progettazione della ciclabilità pensando alla bici come mezzo per lo spostamento veloce ed efficace ed alla strada urbana non solo come asse di scorrimento del traffico veicolare quanto come spazio di coesistenza tra una pluralità di utenti e di funzioni. Oltre agli elementi progettuali il corso affronta la tematica della comunicazione delle iniziative a favore della ciclabilità, elemento per la comprensione degli interventi da realizzare e per la loro buona riuscita.

**Dettaglio obiettivi formativi**

Il corso si pone l'obiettivo di fornire i primi strumenti per ottemperare agli obblighi di legge, migliorare la qualità dello spazio pubblico, aumentare il numero degli spostamenti in bicicletta e razionalizzare gli spostamenti in automobile.

**Target**

Pianificatori, progettisti, amministratori pubblici.

**Livello**

base con approfondimenti

## Docenti

**Paolo Pinzuti:** Classe 1978, fondatore di Bikeitalia.it e CEO di Bikenomist srl. Laureato in Scienze Internazionali e Diplomatiche. Nel 2012 ha ideato la campagna #Salvaiciclisti, dal 2013 organizza eventi e conferenze sul tema della progettazione per la mobilità attiva e sulla bikenomics.

**Architetto Matteo Dondé:** classe 1972, esperto in pianificazione della mobilità ciclistica, moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi pubblici. Dal 2001 partnership professionale con Polinomia con la quale realizza "MiBici", il Piano ciclistico della Provincia di Milano (2007) e il Biciplan di Bologna (2017); dal 2008 al 2013 consulente del Comune di Reggio Emilia per l'attuazione del Biciplan e per la progettazione di interventi di moderazione del traffico e Zone 30, tra i quali si evidenzia il progetto di riqualificazione della via Emilia premiato dall'università di Ferrara per l'attenzione rivolta al tema della sicurezza; dal 2012 rappresentante del Comitato Scientifico per #Salvaiciclisti; dal 2015 Direttore Scientifico di Bikenomist srl.

**Architetto Valerio Montieri:** classe 1962, si occupa di realizzazione di reti ciclabili anche in ambiti protetti e riqualificazione ambientale, seguendo dalla fase preliminare alla direzione lavori e sicurezza di cantiere. Nel Parco Agricolo Sud Milano, ha realizzato il collegamento fra i navigli Grande e Pavese con il progetto "Camminando sull'acqua" (2003) e sta sviluppando la progettazione di diverse reti ciclabili integrate fra il Parco del Ticino, la rete del TPL ed il capoluogo lombardo (Piano POR-FESR 2014-2020). Ha fatto parte del gruppo di lavoro per la redazione del Piano della Mobilità Ciclistica Regionale lombardo, membro del comitato scientifico della Rete Bicalia FIAB.

## Numero massimo di partecipanti

Da Definire

## Materiale didattico necessario alla docenza

---

## Materiale didattico rilasciato ai partecipanti

Slide delle presentazioni in formato pdf

## Programma dettagliato del corso

### PARTE 1 – Arch. Matteo Dondè - la ciclabilità urbana (3 ore)

#### 1) La separazione tra luoghi di vita e luoghi dell'automobile

[Le conseguenze del modello autocentrico sulla mobilità urbana e la qualità dello spazio pubblico]

- Conseguenza sulla pedonalità
- Conseguenze sulla ciclabilità
- Conseguenze sulla qualità dello spazio pubblico
- Conseguenze sulla sicurezza

#### 2) Il modello della «Mobilità Nuova»

[Esempi di come sta cambiando il modello di mobilità urbana]

- Cambiare modello di mobilità è una necessità: esempi dal mondo
- Linee guida dei nuovi PUMS

#### 3) Per una città ciclabile: il Biciplan

[La definizione di una Rete Strategica rappresenta un passaggio fondamentale per lo sviluppo della ciclabilità]

- Individuazione degli itinerari portanti
- Esempi italiani: Reggio Emilia, Rimini, Bologna
- Definizione delle tipologie progettuali
- Preferenziazione o separazione in ambito urbano

#### 4) Per una città ciclabile: moderazione del traffico e ciclabilità diffusa

[La costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta, nel quale cioè sia possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro]

- Dal woonerf alle zone 30
- Dalla separazione allo spazio condiviso: il concetto di living street
- L'importanza della comunicazione
- Il caso di Copenaghen

#### 5) Le tecniche della moderazione del traffico

[La riduzione di velocità comporta benefici non soltanto per gli utenti deboli della strada, ma anche per gli stessi automobilisti, favoriscono la sicurezza e la convivenza tra tutti gli utenti della strada]

- Viabilità principale
- Esempio via Emilia Ospizio (RE): prima e dopo
- Approfondimento: la fascia centrale polifunzionale
- Approfondimento: le rotatorie urbane
- Viabilità secondaria
- Viabilità residenziale

#### 6) Living streets e sperimentazioni

[Le sperimentazioni realizzate attraverso un intervento temporaneo, a basso costo e progettato dal basso, hanno lo scopo di far "toccare con mano" i vantaggi della velocità ridotta, permettere ai cittadini di rendersi conto della migliore vivibilità di una strada moderata]

- Finalità
- Esempi dal mondo
- Esempi dall'Italia: il caso di Milano

## PARTE 2 – Arch. Valerio Montieri – la ciclabilità extraurbana – 3 ore

### 1) La ciclabilità in ambito metropolitano

[Il confine fra urbano ed extraurbano è sempre più amministrativo e sempre meno fisico, in questo territorio assume particolare importanza il concetto di rete ciclabile metropolitana]

- Dal ciclista urbano al ciclista metropolitano
- La rete ciclabile - criticità
- Diverse Utenze - diverse necessità
- Diversi veicoli – diversi spazi

### 2) Il Codice della strada e le nuove Normative

[In attesa del nuovo Codice della Strada diverse leggi, pareri e precisazioni introducono novità significative negli strumenti progettuali ]

- Strumenti a disposizione: il codice della strada
- Le legge quadro sulla ciclabilità 2/2018 – cambio di prospettiva
- Gli standard della Ciclabilità – il concetto di qualità

### 3) Riqualificazione e riconversione delle strade in senso ciclistico

[L'abbondante patrimonio stradale dei nostri territori consente la possibilità di reinterpretare la strada ridisegnandola in funzione dell'uso condiviso con pedoni e ciclisti]

- Le banchine stradali: spazio prezioso
- Il doppio senso ciclistico
- Le strade F- bis
- Esempi italiani

### 4) Pedonalità e ciclabilità : nessun conflitto

[Per tanti anni la ciclabilità è stata “ricavata” togliendo spazio ai pedoni, in questo modo si è creata una “conflittualità” fra utenti pericolosa e dannosa ]

- Sviluppo della ciclabilità con separazione “leggera”
- Spazi per pedoni e spazi per ciclisti
- Esempio : Bolzano

### 5) Ciclabilità di area vasta

[Sono necessarie soluzioni per realizzare percorrenze efficaci in ambiti più estesi e con velocità di esercizio compatibili con uno spostamento quotidiano casa-lavoro ]

Rete di connessione in ambito metropolitano;

- Le superciclabili ;
- Metodo di intervento : le sperimentazioni in ambito extraurbano
- Esempi italiani ed esteri

### 6) Manutenzione e cantieri

[Scarsa attenzione è stata finora dedicata al tema della durabilità nel tempo delle infrastrutture ciclabili, come evitarne il degrado e come gestire il cantiere ]

- Scelte estetiche e scelte funzionali
- Il Piano della manutenzione, questo sconosciuto;
- Le interruzioni temporanee alle reti ciclabili

### 7) I grandi Itinerari

[Anche l'Italia si sta dotando di un sistema di ciclovie turistiche. Infatti il cicloturismo rappresenta una formidabile occasione di sviluppo economico e riqualificazione del territorio ]

- Il sistema Nazionale delle Ciclovie turistiche in Italia;
- Ciclabilità e sviluppo economico;
- Ciclabilità e riqualificazione territoriale e paesaggistica

**PARTE 3 – Dott. Paolo Pinzuti – Comunicare la ciclabilità – 2 ore**

- 1) **Elementi base di comunicazione**
- 2) **Perché comunicare la ciclabilità**
- 3) **I tempi della comunicazione della ciclabilità**
  - partecipazione e mappatura degli stakeholder
- 4) **I modi della comunicazione**
  - Comunicazione verbale vs. non verbale
  - La struttura del cervello
    - Rettile
    - Limbico
    - Neocorteccia
- 5) **I soggetti della comunicazione della ciclabilità**
- 6) **Cosa comunicare**
  - tecnica vs. funzione
  - l'importanza della rete
- 7) **I target della comunicazione – la curva di Rogers**
- 8) **Formati e supporti per la comunicazione**
- 9) **Il costo della comunicazione della ciclabilità**

**Sono presenti esercitazioni pratiche? Se sì, indicare gli strumenti necessari**

Lavagna e pennarelli

Luogo e Data Milano 3/4/2019

Firma