

Un'iniziativa



Media partner

ACER-AQ



ANDAMENTO LENTO

8 novembre 2019

RiminiFiera - Rimini (RN)

Sala Tulipano, Padiglione B6



Gastone Baronio

Mobility Manager Comune Cesena

**Il mobility manager nella programmazione della viabilità ciclabile
e non solo: il caso esemplare di Cesena**



www.ilverdeeditoriale.com

convegno **ANDAMENTO LENTO**

La viabilità ciclabile tra pianificazione e sostenibilità

ECOMONDO – Fiera di Rimini – 8 novembre 2019
Sala Tulipano, pad. B6

Relazione su:

LE STRADE GIUSTE: esperienze di mobilità giusta, sicura, condivisa e sostenibile.
Progetti e buone pratiche di riqualificazione delle strade esistenti
nel Comune di Cesena

arch. gastone baronio, servizio mobilità, comune di cesena

vi siete mai chiesti ...

*... guardando le strade della MIA città,
ho la **PERCEZIONE***

*di **STRADE GIUSTE***

*per TUTTE le PERSONE,
per tutte le **ESIGENZE di MOBILITÀ QUOTIDIANA?***

... se rispondete ...

*... vedo **STRADE GIUSTE**
allora vi muovete su **BUONE STRADE** ...
se, invece ...*

*... vedo **STRADE INGIUSTE**
allora vi muovete su **CATTIVE STRADE** ...*

*... a Cesena ho visto strade **CATTIVE** diventare
strade **BUONE** ... e per questo vi racconto questa favola ...*

... c'era una volta ...

*... vi racconto una favola perché, in fondo,
la storia delle “**VECCHIE, SPORCHE E BRUTTE**” strade
diventate **NUOVE, BELLE, PULITE E GIUSTE**
ha qualcosa di una piccola magia,
con i protagonisti e i contenuti tipici delle favole:
PRIMA, l'arroganza, la prepotenza, l'ingiustizia ...
... DOPO la bellezza, la serenità, la giustizia dopo ...*

*... una favola perché hanno sempre
soluzioni semplici e facili
e questa storia di **BELLE e BUONE STRADE**
ha solo **SOLUZIONI SEMPLICI**,
che tutti conoscono, che tutti possono realizzare,
comprendere, vivere e raccontare ...*

c'era una volta ...

... il pensiero di uno scrittore, premio nobel, dedicato alle strade ...

***Penso spesso che se tutte le case e le strade
avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile
la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile.***

(Hermann Hesse)

... e l'idea di questo poetico pensiero ...

*... era il **SOGNO** dei cittadini,
il concreto obiettivo
di un'intera comunità...*

*... il sogno di avere le **STRADE GIUSTE**
a favore di **TUTTI**
e contro nessuno....*

*... perché i
bisogni della
mobilità
quotidiana
sono
semplici ...*

*... per tutte
le persone,
in ogni parte
del mondo ...*



SEMPLICI ESIGENZE DI MOBILITÀ

Nello scorso articolo abbiamo visto come ognuno di noi abbia ridotto molti spostamenti in strada con un clic sul computer o cellulare. La mobilità si trasforma in tanti modi, con strutture e servizi anche esterni, come ad esempio, il lavoro a casa che probabilmente tra 10 anni avrà percentuali rilevanti. Con qualsiasi cambiamento tecnologico, rimangono invariate le semplici esigenze di una persona e famiglia media per muoversi, ieri, oggi e negli anni a venire. Una persona vuole semplicemente muoversi con la propria auto in tempi ragionevoli e su strade adeguate e sicure. E' disponibile a parcheggiare a una distanza equa e anche salutista dal proprio luogo di lavoro o destinazione. Allo stesso tempo vuole che il proprio figlio, che frequenta la vicina scuola media, possa andarci a piedi, in assoluta sicurezza senza dover tardare il proprio orario di lavoro per portarlo in auto e proteggerlo dal pericolo del traffico. Desidera anche che la propria moglie, a cui piace anche tenersi in forma, andare ogni giorno al lavoro in bicicletta e percorrere quei cinque chilometri con piacere e totale sicurezza. Infine, desidera che la propria figlia studentessa universitaria possa ogni giorno prendere un treno sufficientemente comodo, puntuale, pulito e ad equo prezzo, per andare e tornare. Soprattutto, vuole che ogni giorno si concluda sempre con il sommo, onnicomprensivo e irrinunciabile desiderio: ritrovare tutti i familiari a casa dopo tutti i loro spostamenti. Tutta qui l'efficienza, la qualità

Con qualsiasi cambiamento tecnologico, rimangono invariate le semplici esigenze di una persona e famiglia media per muoversi, ieri, oggi e negli anni a venire. Una persona vuole semplicemente muoversi con la propria auto in tempi ragionevoli e su strade adeguate e sicure. E' disponibile a parcheggiare a una distanza equa e anche salutista dal proprio luogo di lavoro o destinazione. Allo stesso tempo vuole che il proprio figlio, che frequenta la vicina scuola media, possa andarci a piedi, in assoluta sicurezza senza dover tardare il proprio orario di lavoro per portarlo in auto e proteggerlo dal pericolo del traffico. De-

sidera anche che la propria moglie, a cui piace anche tenersi in forma, andare ogni giorno al lavoro in bicicletta e percorrere quei cinque chilometri con piacere e totale sicurezza. Infine, desidera che la propria figlia studentessa universitaria possa ogni giorno prendere un treno sufficientemente comodo, puntuale, pulito e ad equo prezzo, per andare e tornare. Soprattutto, vuole che ogni giorno si concluda sempre con il sommo, onnicomprensivo e irrinunciabile desiderio: ritrovare tutti i familiari a casa dopo tutti i loro spostamenti. Tutta qui l'efficienza, la qualità e la sostenibilità del sistema della mobilità per tutte le persone e in ogni parte del mondo. Semplici, equi e giusti bisogni è doveroso garantirli a ogni singola persona, dovunque abiti e dovunque voglia andare. E questi obiettivi non sono

... dicevamo, pur tutte le persone ...

*... il comune di Cesena con 97.000 abitanti
è il 49° comune d'Italia per popolazione ...*

*... e il 99,5% dei comuni
è sotto i 100mila abitanti ...*

*... e con una media del 24% di pedoni/giorno
e solo 5,2% di ciclisti/giorno (dati Isfort)*

*... invece,
le STRADE di una
“ridente cittadina”
erano
MOLTO DIVERSE
dal corretto
“pensiero poetico”:
DESOLANTI,
ASOCIALI
E PERICOLOSE ...*

... in una ridente cittadina, dinamica e laboriosa, i cittadini **ogni** giorno e da **decenni** vivevano e soffrivano i **costanti conflitti**, paure pericoli e drammi sulle strade di casa.

Litigavano tra loro e contro il “potere” indifferente ai gravi problemi di:

- ▶ vivere e muoversi in strade pericolose
- ▶ senza regole, ordine e sicurezza
- ▶ dove imperava la legge del più forte e prepotente
- ▶ dove le auto invadevano tutti gli spazi pubblici
- ▶ dove tutti i pedoni, bambini e anziani erano costretti a camminare sull’asfalto delle auto
- ▶ dove si litigava per le auto che bloccavano i portoni di casa
- ▶ dove addirittura si moriva sulle strade o si rimaneva gravemente feriti, soprattutto i pedoni e i ciclisti, i bambini e gli anziani.

... i problemi non venivano risolti ...

Chi aveva il **potere sulle strade** e gli esperti che dovevano eliminare o ridurre i pericoli, gli incidenti e rendere **le strade dei luoghi GIUSTI e CIVILI**, non solo non erano in grado di risolvere il problema, ma eseguivano interventi che aumentavano i conflitti, le contestazioni e addirittura gli incidenti e i morti perchè:

- ▶ eseguivano interventi isolati e parziali
- ▶ spostavano i problemi da una strada all'altra
- ▶ addirittura spostavano il problema da un cittadino al suo vicino
- ▶ accontentavano solo i cittadini più prepotenti o rompiscatole
- ▶ erano impreparati e incapaci di garantire sicurezza e tranquillità ai più deboli
- ▶ non sapevano cosa fare e sprecavano denaro in interventi discontinui
- ▶ la gente continuava a lamentarsi, a protestare, ad aver sfiducia e a non collaborare per migliorare la qualità e sicurezza delle strade per **TUTTI I CITTADINI**.

*... questo era lo stato
delle strade
dell'arbitrio e ingiuste
senza regole,
pericolose,
inospitali per i pedoni,
i bambini, gli anziani,
i ciclisti,
con l'impossibilità di
uscire di casa
a piedi o in auto,
con incidenti, morti
e comportamenti
scorretti e conflittuali
tra i cittadini ...*



*... come è possibile,
muoversi, vivere,
RISPETTARE le regole,
AVERE FIDUCIA
e **COLLABORARE**
in queste strade ?*

*... come è possibile
chiedere di
PARTECIPARE
alle scelte e impegni
della **MOBILITÀ**
SOSTENIBILE?*



... e in queste strade?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... e queste ?



... un regno senza regole ... è in balia degli abusi e dei soprusi ...

*Il rispetto delle regole tutela infatti i deboli
... e per queste strade non ci poteva essere RISPETTO.*

... questo era il problema ... che cercava soluzioni

**«la legalità è il potere
di chi non ha potere»**

Vàclav Havel

... ad esempio, in una strada senza marciapiede ...

... sono in multa tutti i veicoli
che non lasciano uno spazio
di almeno un metro
dalle recinzioni ... e non lo fa nessuno



Art. 157, comma 2, del codice della strada

« ... in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia.

Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento».

una giovane morte, i cittadini che si ribellano ... e le strade iniziano a essere migliori, sicure e giuste ...

Ogni giorno i cittadini **protestavano con rabbia e indignazione** per lo stato delle loro strade, e litigavano e avevano incidenti fino al giorno in cui:

- ▶ una giovane ragazza **MORÌ** sulla strada che attraversava per tornare a casa (maggio 2003)
- ▶ il dramma fu di tutta la città
- ▶ che commossa si impegnò per evitare queste tragedie in futuro.

Il Principe, i suoi aiutanti e tanti cittadini volenterosi si impegnarono a:

- ▶ regolare le strade con funzioni adatte alle proprie dimensioni
- ▶ togliere la sosta dove non consentita e pericolosa
- ▶ assicurare percorsi continui per tutti i pedoni
- ▶ sicurezza e continuità per gli itinerari ciclabili
- ▶ moderare la velocità (zona 30 e dossi)
- ▶ condivisione delle strade in zona 30 tra veicoli a motore e biciclette
- ▶ ridurre gli incidenti e non avere più morti sulle strade urbane
- ▶ dare sicurezza e ordine alle strade, dignità ai quartieri, civiltà ai comportamenti.

*... tanti cittadini
furono coinvolti e
parteciparono
con responsabilità,
collaborazione e
fiducia
nei “progetti
partecipati”
di quartiere
per “civilizzare le
strade” ...*

Piano particolareggiato della sicurezza stradale
nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA – ZONA 30

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

delibera di Giunta Comunale n. 409 del 21 dicembre 2010

PRIMA



DOPO



CITTADINI coinvolti nel “progetto partecipato” dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA

cittadini presenti negli incontri del “progetto partecipato” del 12 aprile e 17 maggio nel Palazzo Comunale:

Sig. Manuzzi Quinto	residente
Sig. Paglierani Diego	residente
Sig. Tani Oscar	residente
Sig. Brighi Giorgio	residente
Sig. Ceccarelli Pierino	residente
Sig. Golinucci Davide	residente
Sig. Targhini Roberto	residente
Sig. Faraoni Otello	residente
Sig. Gardini Diego	residente
Sig.ra Mazzotti Roberta	operatore
Sig. Bartoletti Roberto	operatore
Sig. ra Montalti Sara	confcommercio
Sig. Agostini Rino	confcommercio
Sig. Manuzzi Quinto	residente
Sig. Sintucci Gianni	residente
Sig. Casadei Paolo	residente
Sig. Pini Romano	residente

Sig. Sintucci Romano	residente
Sig. Comandini Alberto	consigliere quartiere
Sig. Di Maria Claudio	operatore
Sig. Casadei Franco	residente
Sig. Fagioli Roberto	residente
Sig. Dradi Giovanna	residente
Sig. Guidi Romano	operatore
Sig.ra Sciarri Crisina	residente
Sig. Casalboni Ercole	residente.
Sig. Bracci Giberto	residente
Sig. Bracci Federico	residente
Sig. Bagnoli Marco	residente
Sig.ra Presepi Catia	operatore
Sig.ra Montanari Manuela	residente

Oltre a questi due incontri di “lavoro” c’è stata l’assemblea pubblica della “fase di ascolto” del 22 febbraio e l’assemblea pubblica di presentazione del progetto definitivo del 25 ottobre 2010, con ulteriore consistente partecipazione dei cittadini.

Piano particolareggiato della sicurezza stradale
nel quartiere STADIO – ZONA 30

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

delibera di giunta n. 386 del 7 dicembre 2010

PRIMA



DOPO

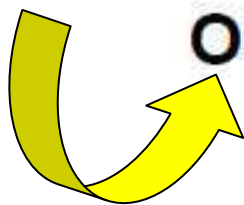


cittadini coinvolti nel “progetto partecipato” dello stadio

Sig. Ricci Nino	residente
Sig. Medri	residente
Sig. Dallara	residente
Sig.ra Brigida	residente
Sig. Ceccarelli Pierino	residente
Sig.ra Mazzanti	residente
Sig. Giovannini	residente
Sig. Bocchini Cesare	residente
Sig. Landi	residente
Sig. Piraccini Gabriele	operatore
Sig. Bardi Ugo	residente
Sig. Dall'Ara Enrico	consigliere quartiere
Sig. Calbucci Massimo	presidente quartiere
Sig. Catapano Francesco	residente
Sig. Zoli Emanuele	residente
Sig. Giovanni Filippo	residente
Sig. Catapano Francesco	residente
Sig. Urioli Cleope	residente
Sig.ra Saragoni Liliana	residente
Sig. Pindolino Domenico	operatore
Sig.ra Vitali Milena	operatore
Sig.ra Meleti Mara	operatore
Sig.ra Montanari katia	operatore
Sig. Lucchi Remo	operatore
Sig.ra Montalti Sara	operatore
Sig. Belli Biagio	residente.

Sig.	Ciletto Mirko	residente
Sig.ra	Casagrande Claudia	Confcommercio
Sig.	Casadei Raffaele	Consigliere di quartiere
Sig.	Casavecchia Aldo	Consigliere di quartiere
Sig.ra	Sironi Francesca	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.	Mazzotti Vasco	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.	Giletto Mirko	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.	Caron Francesco	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.ra	Bravetti Franca	residente
Sig.	Brighi Giuseppe	Consigliere di Quartiere
Sig.	Gazza Amleto	residente
Sig.	Neri Eraldo	residente
Sig.	Gavani Davide	residente
Sig.	Foschi Giacomo	residente
Sig.	Amaducci Paolo	residente
Sig.	Cellini Sarles	residente
Sig.	Bandini Valeria	residente
Sig.	Gerotti Bruno	residente
Sig.	Fariselli Imerio	residente
Sig.	Scarponi M. Grazia	residente
Sig.	Del Monte	residente
Sig.ra	Morone Vincenzo	residente
Sig.	Severi Stefano	residente
Sig.	Sartoni Fulvio	residente
Sig.	Canali Gastone	residente
Sig.	Maraldi Dino	residente
Sig.	Crociani Francesco	residente

Il “Piano della sicurezza stradale nei quartieri OSSERVANZA & MONTE”



Servizio Mobilità del Comune di Cesena

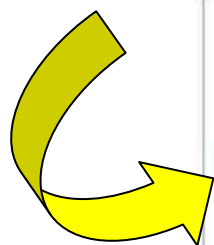
Delibera di Giunta n. 88 del 27/03/2012



cittadini coinvolti nel “progetto partecipato” dei quartieri osservanza & monte

Sig.	Mazzotti Massimo	residente, comitato “Lasciateci l’aria per respirare”
Sig.	Riciputi Angelo	residente
Sig.	Brunelli Giancarlo	residente
Sig.	Ronconi Renzo	residenti
Sig.	Bazzocchi Pieluigi	residente
Sig.	Savoia Antonio	residente
Sig.	Maraldi Gianpaolo	residente
Sig.	Bravetti Franca	residente
Sig.	Cellini	residente
Sig.	Alessandrini Giorgio	residente, comitato “Lasciateci l’aria per respirare”
Sig.	Casadei Giorgio	residente
Sig.	Minghetti Mariani	residente
Sig.	Strangarone	Consigliere di Quartiere
Sig.	Soldati Cesare	residente
Sig.	Valzania Romanio	residente
Sig.	Gazza Amleto	presidente del Quartiere Cesuola

Sig.	Brunelli Maurizio	residente
Sig.	Tallarico Domenico	residente
Sig.	Ganzani Piergiorgio	residente
Sig.	Casadei Andrea	residente
Sig.	Aloisi Paolo	residente
Sig.ra	Grandi Sandra	residente
Sig.	Brunelli Gianfranco	residente
Sig.ra	Zapagna Franca	residente
Sig.ra	Salvi Nicoletta	residente
Sig.ra	Scarpellini Adriana	residente
Sig.	Canali Gastone	residente
Sig.	Ricci Enrico	residente
Sig.	Roncani Renzo	residente
Sig.	Gherardi Sergio	residente
Sig.	Ferri Fabio	residente
Sig.	Del Vecchio Sandro	Confartigianato
Sig.	Riva Massimo	residente
Sig.ra	Montalti Sara	Confcommercio
Sig.	Bianchi Quinto	Confcommercio
Sig.	Vitale Angelo	Quartiere Cesuola
Sig.	Vitale Antonio	Quartiere Cesuola
Sig.	Italo Massimo	Quartiere Cesuola
Sig.ra	Venturi Stefania	residente
Sig.	Bagnoli Cristian	residente
Sig.	Ferretti Linda	Quartiere Cesuola
Sig.ra	Salli Willy	Quartiere Cesuola.



Il “Piano della sicurezza stradale nei quartieri SAN ROCCO, IPPODROMO & TORRE del MORO”

Servizio Mobilità del Comune di Cesena

Delibera di Giunta n. 479 del 22 dicembre 2011



cittadini coinvolti nel “progetto partecipato” dei quartieri s. rocco, ippodromo e torre del moro

Sig.	Corradino Giovannini	residente
Sig.ra	Pieri Carlotta	residente
Sig.	Zanelli Filippo	residente
Sig.ra	Casotti Rita	commerciante
Sig.	Amaducci Gianni	residente
Sig.	Sbrighi Stefano	residente
Sig.	Preger Marco	residente
Sig.	Gradassi Umberto	residente
Sig.	Santi Vladimiro	residente
Sig.	Franchini Maurizio	presidente Quartiere
Sig.ra	Strada Michele	consigliere di quartiere
Sig.	Presepi Vittorio	residente
Sig.ra	Rossi Gianfranco	consigliere di quartiere
Sig.	Menotti Antonio	residente
Sig.	Zanelli Venanzio	residente
Sig.	Bartolini Angelo	residente
Sig.	Bazzocchi Davide	residente
Sig.	Castronai Agostino	residente
Sig.	Sensini Sandro	consigliere di quartiere
Sig.	Nasolini Fiorenzo	residente
Sig.	Maroncelli Alessandrone	residente
Sig.	Alvisi Agostino	confcommercio
Sig.	Montalti Sara	confcommercio

Sig.	Saglietti Riccardo	residente
Sig.	Casadei Luciana	residente
Sig.ra	Bocchini Chiara	residente
Sig.ra	Ferretti Claudia	residente
Sig.	Vincenzo	residente
Sig.	Maldini Marco	artigiano-commerciant
Sig.	Magnani Giancarlo	residente
Sig.	Belli Rosalba	residente
Sig.	Casavecchia Aldo	residente
Sig.	Gentili Sanzio	residente
Sig.ra	Calisesi Elvezia	residente
Sig.	Garaffoni Maurizio	residente
Sig.	Para Romeo	residente
Sig.	Para Alessandro	residente
Sig.ra	Bisacchi Cristina	residente
Sig.ra	Galeazzi Rosita	residente
Sig.	Rasponi Francesco	residente
Sig.	Moro Roberto	residente
Sig.ra	Mazzotti Marcella	residente
Sig.	Battistini Lorenzo	residente
Sig.	De Paoli Giampaolo	residente
Sig.	Saglietti Riccardo	residente
Sig.	Casadei Luciana	residente
Sig.ra	Bocchini Chiara	residente
Sig.ra	Ferretti Claudia	residente

Sig	Valentini Andrea	residente
Sig.	Tontini Giuseppe	residente
Sig.	Brighi Ercole	residente
Sig.ra	Santarelli Stefania	residente
Sig.ra	Fabbri Rita	residente
Sig.ra	Pieri Ilaria	residente
Sig.	Molari Massimo	residente
Sig.	Panzavolta Enrico	residente
Sig.ra	Gaviani Lilia	residente
Sig.	Dell'Amore Gianfranco	residente
Sig	Fabbri Giorgio	residente
Sig.	Nardi Renzo	residente
Sig	Della Bartola Vittorio	residente
Sig.	Zanelli Sandro	residente
Sig.	Brunelli Paolo	residente
Sig.	Siboni Giancarlo	residente
Sig.	Mariotti Antonio	residente
Sig.ra	Presepì Roberta	residente
Sig.ra	Rossi Ornella	residente
Sig.	Venturi Ferruccio	residente
Sig.	Roffilli Paolo	residente
Sig	Santolo Giordano	residente
Sig.	Cavallucci Paolo	residente

Alle due assemblee del 23 maggio e del 28 novembre hanno partecipato altre diverse decine di persone che non hanno riportato il loro nome nel registro delle presenze.

*... insieme concordano nuove regole e **priorità** per organizzare le strade di tutti ...*

Le strade dovevano essere riorganizzate rispettando queste priorità:

1. CIRCOLAZIONE dei PEDONI

2. CIRCOLAZIONE dei VEICOLI

A. mobilità sostenibile

- privata/BICI
- pubblica/BUS

B. mobilità privata a motore

C. trasporto merci

3. SOSTA: n.b. se la sosta pregiudica le altre priorità si elimina.

... e condivisero ...

- ▶ PARI DIGNITA' delle PERSONE
 - ▶ PARI DIGNITA' dei PROBLEMI
 - ▶ DISPONIBILITA' a CAPIRE i BISOGNI degli ALTRI
 - ▶ DISPONIBILITA' a CONOSCERE, RISPETTARE e ATTUARE le "LEGGI della STRADA"
 - ▶ FARE CON QUELLO CHE ABBIAMO
 - ▶ PARTECIPARE per TROVARE SOLUZIONI CONDIVISE
 - ▶ DISPONIBILITA' a CONDIVIDERE i VANTAGGI e gli SVANTAGGI delle SOLUZIONI
 - ▶ VOLONTA' di ESSERE LUNGIMIRANTI
- per una MOBILITA' VIRTUOSA, CORRETTA e SOSTENIBILE

... e soprattutto condivisero ...

***facciamo
con quello
che abbiamo***

... cosa otteniamo ...

non strade perfette, ma strade con:

- più sicurezza*
- spazi per pedone e ciclisti*
- certezza delle regole*
- certezza dei diritti e dei doveri*
- efficace controllo*
- maggiore qualità estetica*
- tutela sociale dello spazio pubblico*

... come l'otteniamo ...

*... costruendo
un clima di **fiducia** e di **rispetto** ...*



*... credendo nella **partecipazione**
come si crede che ogni giorno sorge il sole ...*

... perché il “tesoro” da conquistare è ...

*... la città che vogliamo ...
il valore dello **SPAZIO PUBBLICO**
dello spazio di **TUTTI**,
il suo **valore e democrazia funzionale**,
di **sicurezza ed estetico** ...*

... è questo il “TESORO” da difendere ...

*... sono poi le **persone**
che devono difendere
la qualità dello spazio pubblico,
il suo **valore educativo generazionale**,
la sua **forte testimonianza**,
che dura nel tempo,
oltre le persone, per le prossime persone*

... a tutti i cittadini si spiegò come una strada senza regole poteva e doveva diventare una strada più sicura, corretta, ordinata ... e giusta



STATO ATTUALE STRADA LARGA meno di 6 m.



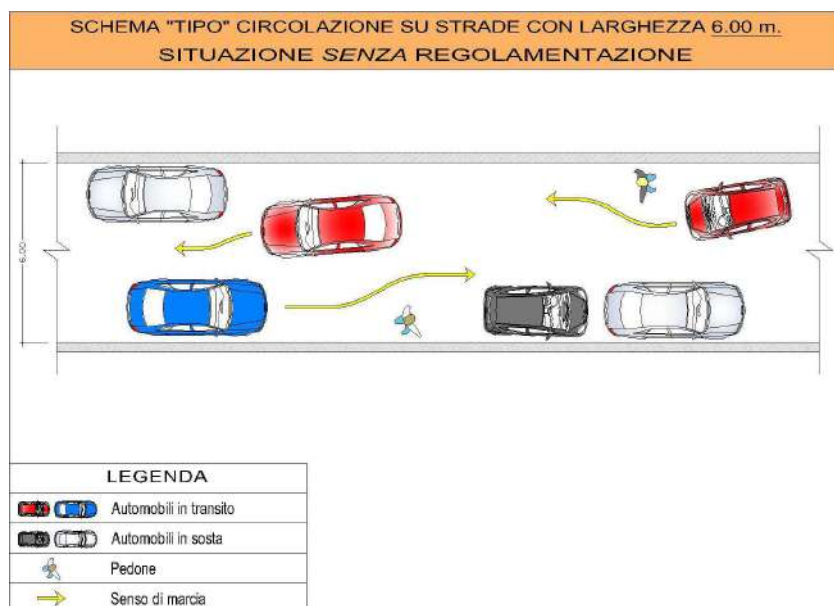
STATO FUTURO STRADA LARGA meno di 6 m.

In una strada locale esistente con larghezza complessiva **INFERIORE a 6 metri** (intera sede stradale, da confine a confine delle proprietà private), c'è lo spazio solo per una corsia veicolare (SENSO UNICO) e percorsi pedonali su ambo i lati.

Se la strada ha un **rilevante flusso di biciclette in entrambi i sensi di marcia**, è possibile istituire, un percorso pedonale su un lato, una direzione di marcia per tutti i veicoli e, in direzione opposta, la corsia riservata per le bici.

In questo caso si sottolinea che **NON** si istituisce alcun senso unico, ma **DUE DIREZIONI di MARCIA (USO CORSIE)**, di cui una per tutti i veicoli e quella opposta solo per le bici (larghezza totale della strada di circa 5,50 metri).

STATO ATTUALE STRADA LARGA almeno 6 m.



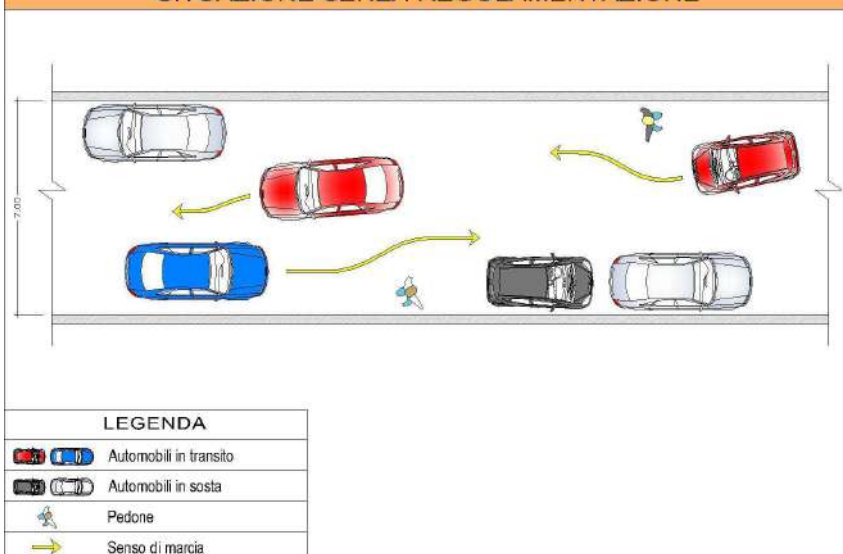
STATO FUTURO STRADA LARGA almeno 6 m.



Invece se la sede stradale è larga almeno 6 metri e con limitata circolazione di pedoni, è possibile prevedere la sosta su un lato, soprattutto se **non ci sono funzionali alternative alla domanda di parcheggi nell'intero quartiere**, ed è opportuno disporre dei posti auto nelle strade locali dove si garantiscono i requisiti minimi di funzionalità e sicurezza e si tratta di strade locali prevalentemente con traffico residenziale.

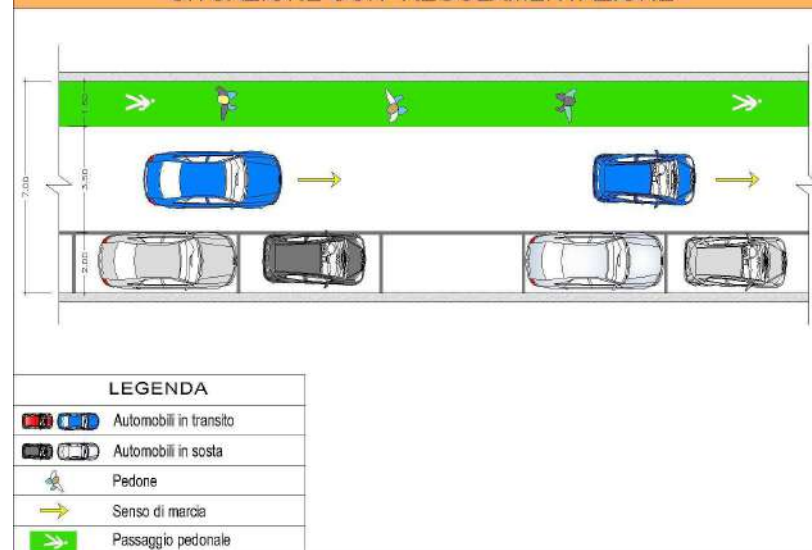
STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 7 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 7.00 m.
SITUAZIONE SENZA REGOLAMENTAZIONE



STATO FUTURO STRADA LARGA circa 7 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 7.00 m.
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE



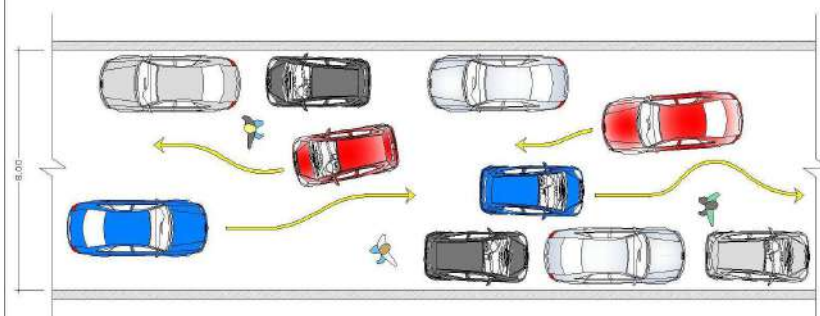
In questo schema, con una strada larga circa 7 metri, c'è più spazio per il percorso pedonale e per la corsia di marcia, ma la strada residenziale NON può essere organizzata a doppio senso di marcia proprio per la limitata larghezza.

Infatti anche se si elimina la sosta, e con il solo percorso pedonale di 1,50 metri, rimane una carreggiata di 5,50 (sufficiente per il doppio senso), di fatto in queste strade prevalentemente residenziali si farebbe transitare una corsia in aderenza al confine delle abitazioni, quindi con situazioni di pericolo per i passaggi pedonali e carrabili "rasentati" della circolazione dei veicoli.

Il percorso pedonale previsto solo su un lato è possibile se la strada ha limitati flussi di traffico e prevalentemente di tipo residenziale.

STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 8 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 8.00 m. SITUAZIONE SENZA REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA

	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia

In questo schema, con la strada larga circa 8 metri, sono possibili due diverse soluzioni che si differenziano sostanzialmente perché a doppio senso o a senso unico.

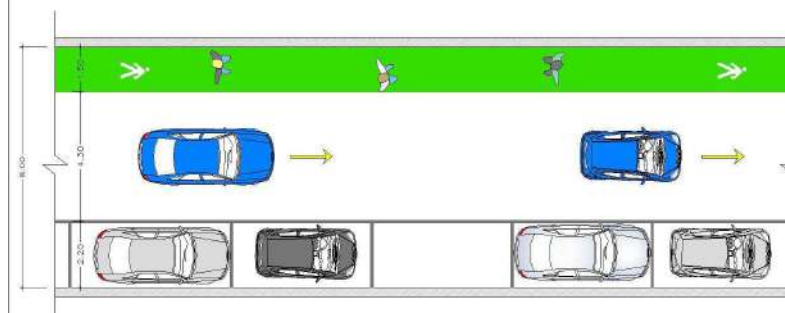
Le due diverse soluzioni devono essere valutate in base all'intero sistema della circolazione veicolare della zona, dei flussi dei pedoni e della domanda e risposta di sosta nell'intero quartiere.

Spesso, nei vecchi quartieri, la scarsa offerta di sosta "costringe" la scelta della strada a senso unico.

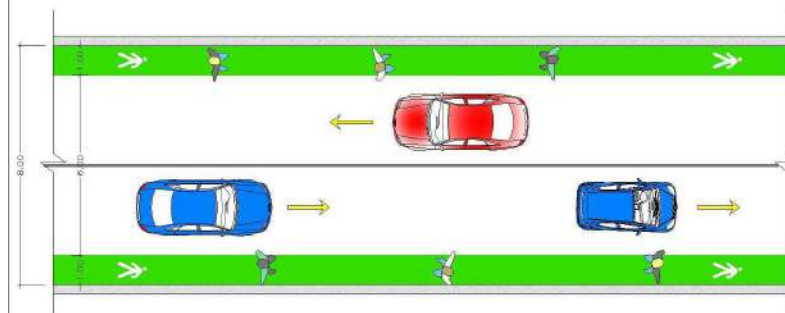
Il percorso pedonale previsto solo su un lato è possibile se la strada ha limitati flussi di traffico e prevalentemente di tipo residenziale

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 8 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 8.00 m. SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE - SOL. "A"



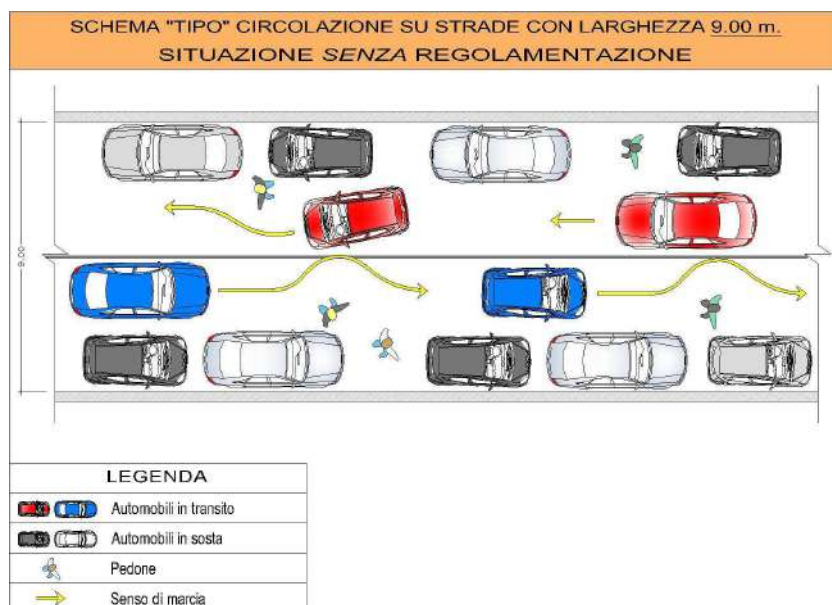
SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 8.00 m. SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE - SOL. "B"



LEGENDA

	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia
	Passaggio pedonale

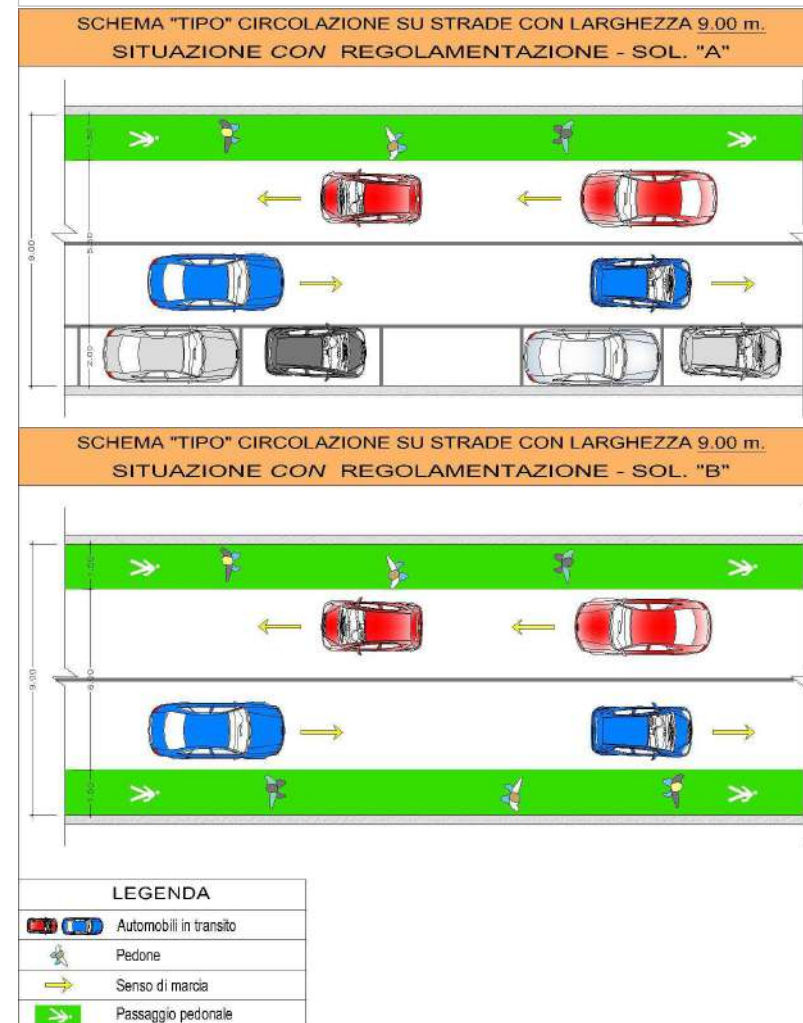
STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 9 m.



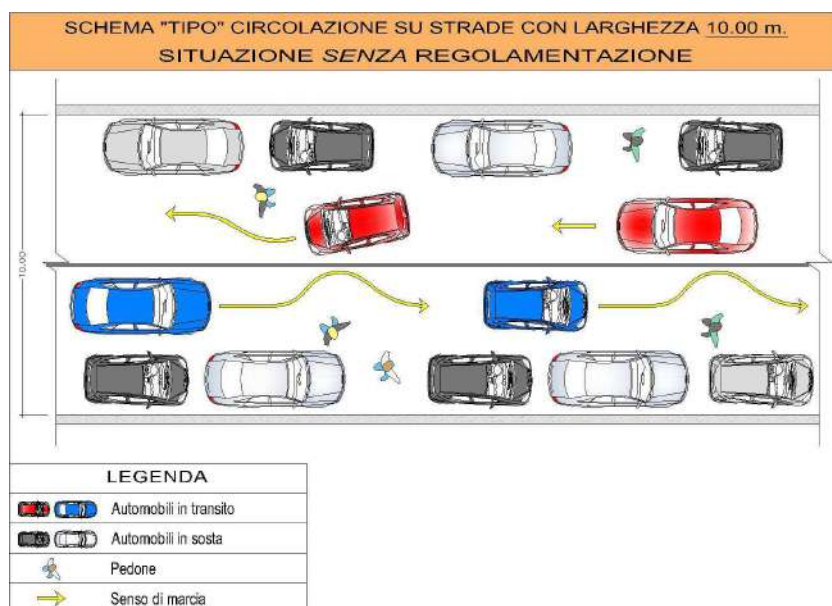
In questo schema, con la strada larga circa 9 metri, è possibile conservare il doppio senso di circolazione e differenziare l'organizzazione della sede stradale in base alla presenza o assenza della sosta su un lato e, conseguentemente, del percorso pedonale solo su uno o entrambi i lati della sede stradale.

Le due diverse soluzioni devono essere valutate in considerazione dei flussi veicolari, di quello dei pedoni e della domanda e risposta di sosta nell'intero quartiere.

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 9 m.



STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 10 m.

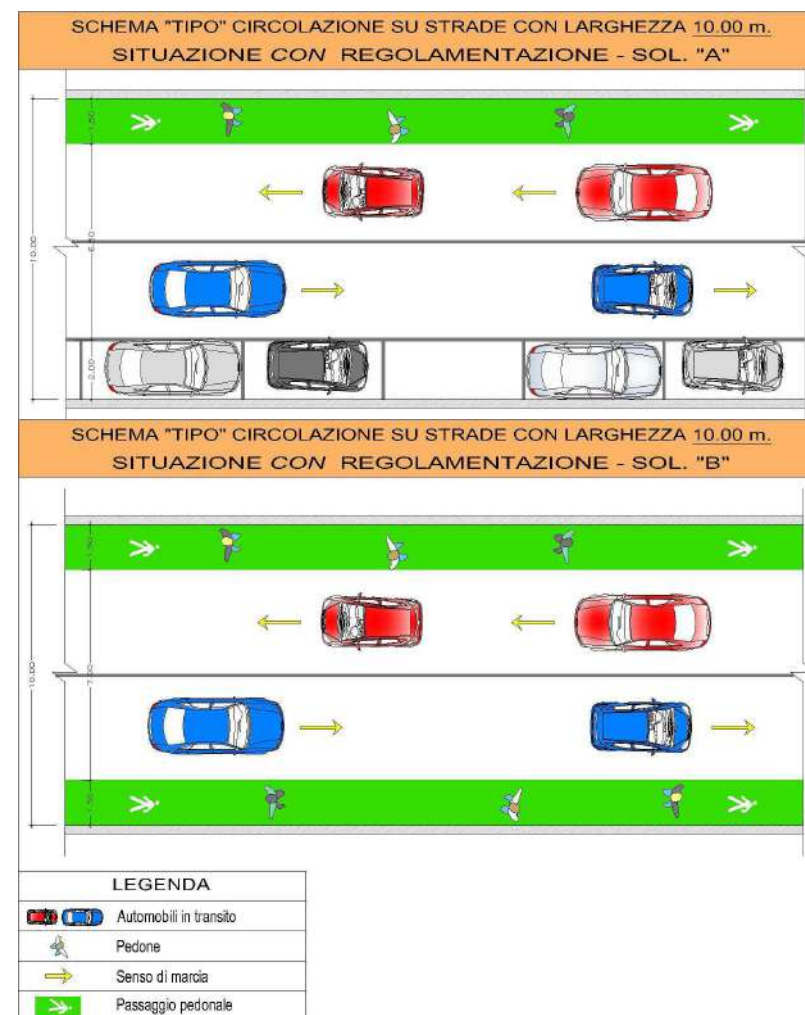


In una strada larga circa 10 metri non cambiano le possibilità di organizzare la sede stradale rispetto alle soluzioni di una strada larga 9 metri.

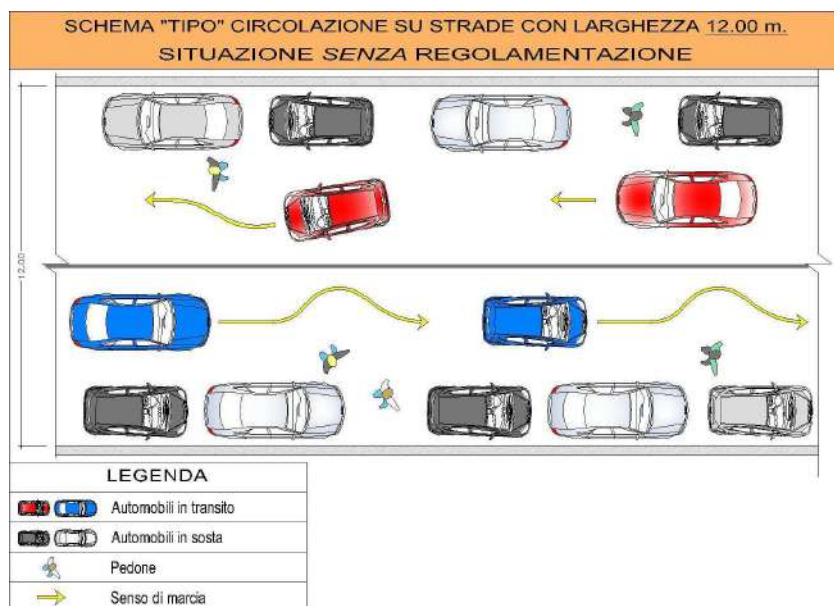
In una strada con questa larghezza però può essere improprio non prevedere il percorso pedonale su ambo i lati per la difficoltà ad attraversare una strada così ampia e con doppio senso di circolazione.

Il percorso pedonale solo su un lato può essere giustificato in una strada residenziale e con limitati flussi veicolari o con specifici interventi di limitazione della velocità.

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 10 m.



STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 12 m.

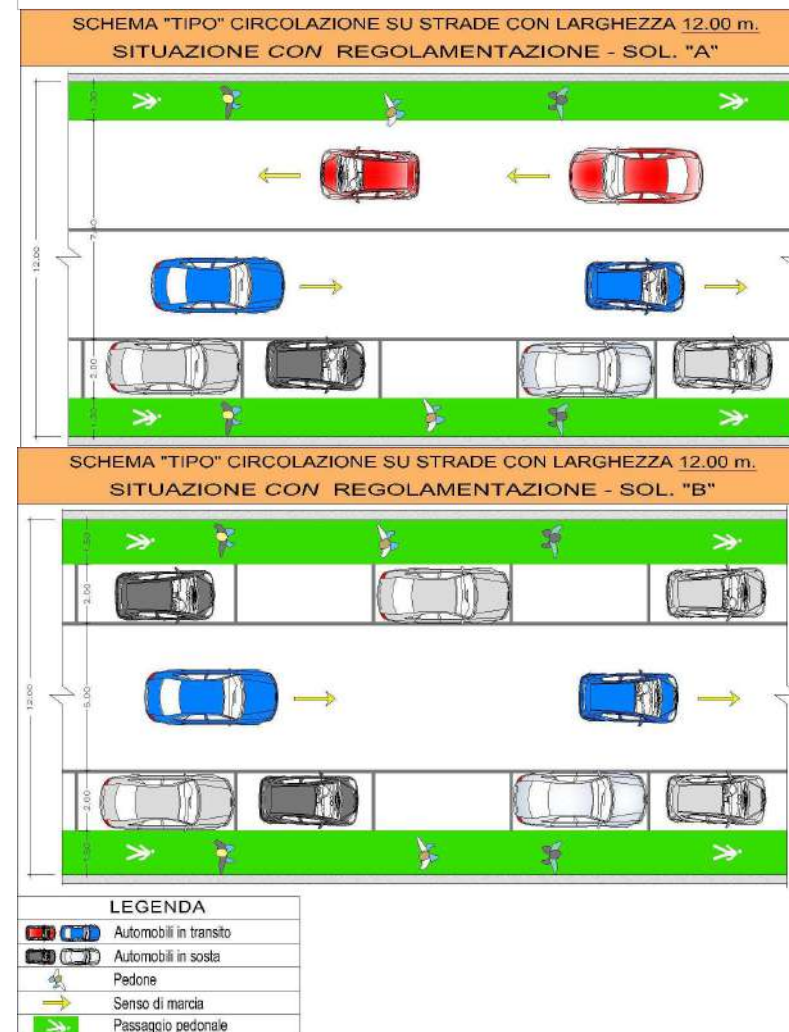


Infine, con una sede stradale larga circa 12 metri, sono possibili le stesse soluzioni indicate nelle strade larghe 9 o 10 metri ma con la possibilità di assicurare i percorsi pedonali su ambo i lati.

Infatti in una strada così ampia può essere un errore obbligare l'attraversamento stradale ai pedoni per accedere al percorso pedonale continuo.

Invece anche con una strada così larga se si vuole avere la sosta su ambo i lati non rimane una sufficiente larghezza per il doppio senso di marcia.

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 12 m.



*... i cittadini ascoltarono anche le regole per avere **incroci più sicuri** ...*

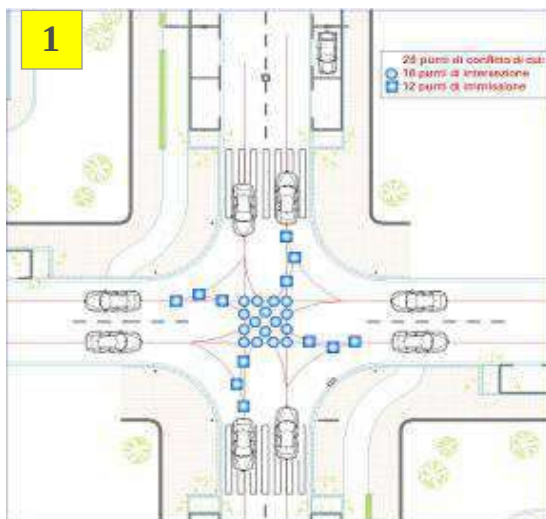
I **SENSI UNICI** non sono solo un obbligo conseguente alle limitate sezioni stradali, ma sono anche un'occasione per:

- ▷ **LIMITARE il TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO E VELOCE sulle STRADE RESIDENZIALI-ZONA 30**
- ▷ **LIMITARE gli INGRESSI "PERICOLOSI" al QUARTIERE**
- ▷ **RIDURRE la COMPLESSITA' delle INTERSEZIONI**
- ▷ **AUMENTARE la SICUREZZA**
- ▷ **VIETARE o LIMITARE le SVOLTE a SINISTRA**

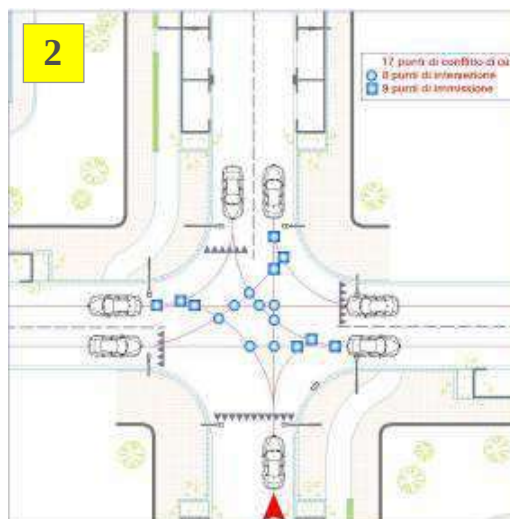
esempi di incroci più' sicuri

Nelle tre pagine successive gli schemi di come una medesima intersezione può essere semplificata e resa più sicura con semplici interventi di regolazione della circolazione (**sensi unici** o divieti di svolta a sinistra). Fa eccezione la sicurezza della rotatoria che richiede opere strutturali.

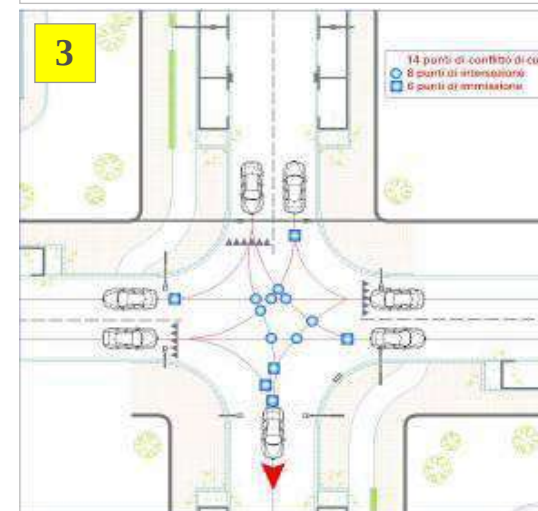
Intersezione TRADIZIONALE TIPO
con tutte le direzioni di marcia
e di svolta consentite con
28 potenziali punti di conflitto
(= 100)



Intersezione TRADIZIONALE
con **UN SENSO UNICO**
in ingresso
e 17 potenziali punti di conflitto
(- 39%)



Intersezione TRADIZIONALE
con **UN SENSO UNICO**
in uscita
e 14 potenziali punti di conflitto
(-50%)

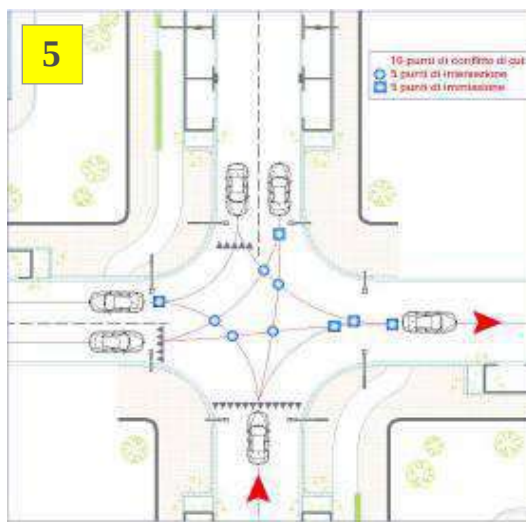


Inserendo il **SENSO UNICO SU UNA SOLA STRADA** delle quattro che compongono in incrocio tipo, si riducono a 17 i conflitti (-39%) se il senso unico è in ingresso (esempio 2), e a 14 conflitti (-50%) se è in uscita (esempio 3).

**Intersezione TRADIZIONALE
con DUE SENSI UNICI
contrapposti e 10 potenziali
punti di conflitto
(- 64%)**



**Intersezione TRADIZIONALE
con DUE SENSI UNICI
consequenti e 10 potenziali punti di conflitto
(- 64%)**



**Intersezione a ROTATORIA
con soli 4 punti potenziali
di conflitto
(- 86%)**



Con **DUE SENSI UNICI** istituiti su quattro delle strade confluenti in una intersezione, i conflitti sono ridotti a 10 (-64%, esempi 4 e 5).

Invece in una **ROTATORIA** con unica corsia centrale (obbligatoria in rotonde con diametro inferiore a 50 metri), i conflitti tra i veicoli sono solo 4 con un potenziale minor rischio di incidenti di circa l'84%.

**Intersezione con
QUATTRO SENSI UNICI**
che riduce a sole 3 possibilità
i potenziali conflitti veicolari
(- 89%)



**Intersezione con
QUATTRO SENSI UNICI**
contrapposti e isola centrale
spartitraffico che riduce a sole 2
possibilità i potenziali conflitti
veicolari (- 96%)



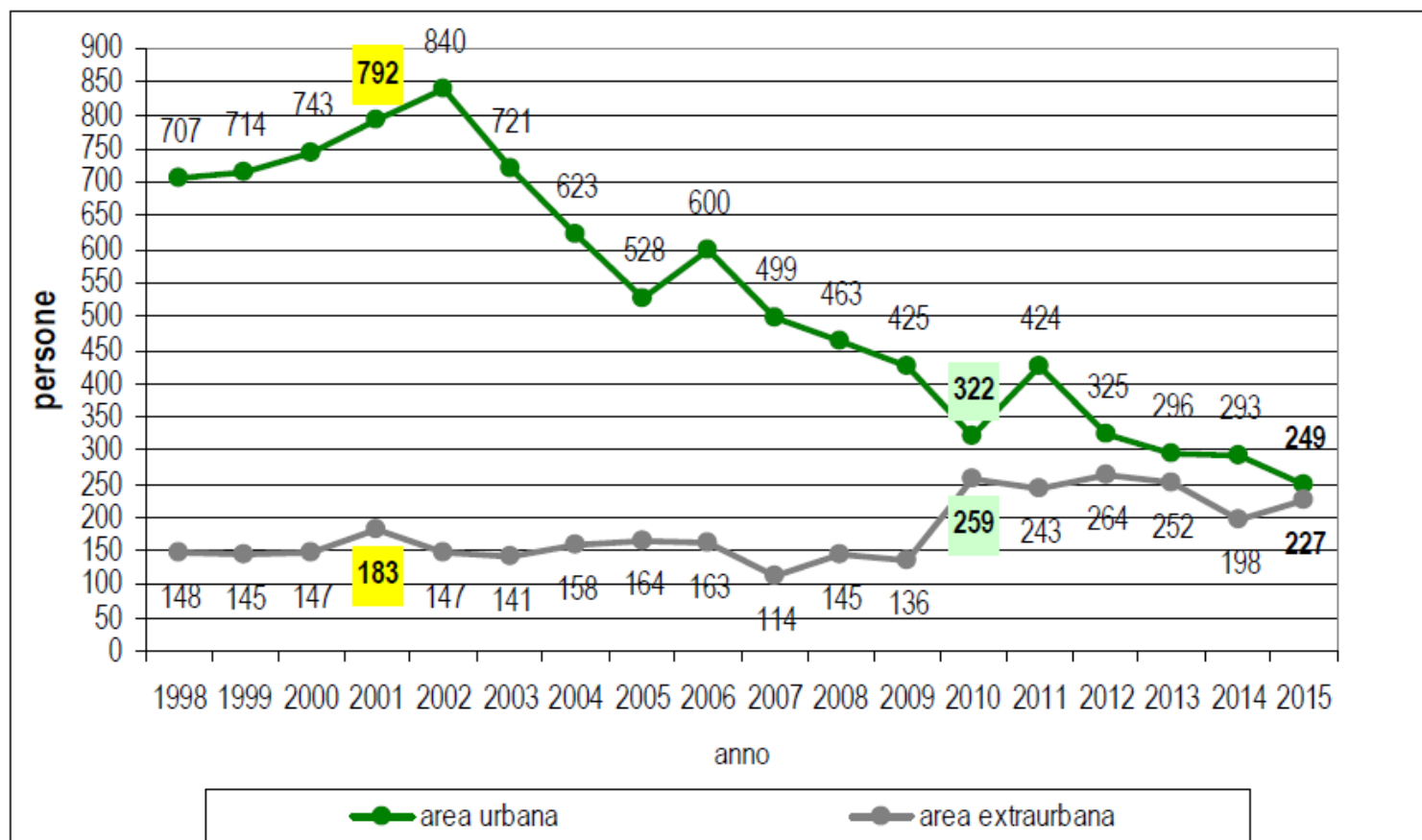
**Intersezione con
QUATTRO SENSI UNICI**
a “fontanella” che **ANNULLA**
i potenziali conflitti veicolari
(- 100%)



Infine, prevedendo **QUATTRO SENSI UNICI** su tutte le quattro strade che compongono un incrocio tipo, i conflitti si possono ridurre a 3 o a 2 o addirittura a ZERO secondo la direzione di marcia degli stessi sensi unici come illustrato negli schemi n. 7, 8 e 9.

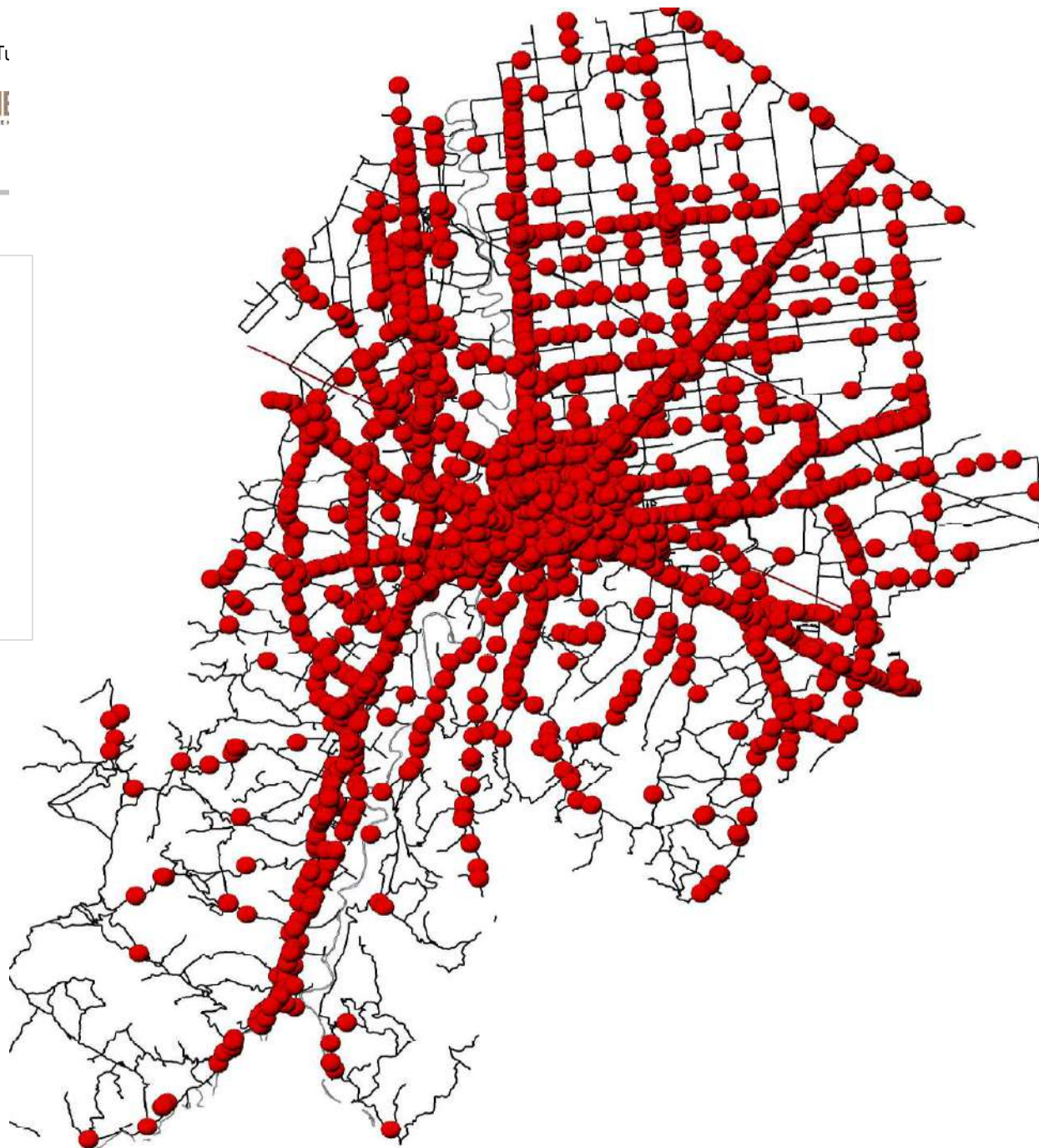
... scelte motivate dai dati ... ad esempio conoscendo gli incidenti stradali

grafico 1.04.c persone ferite per anno in area urbana ed extraurbana

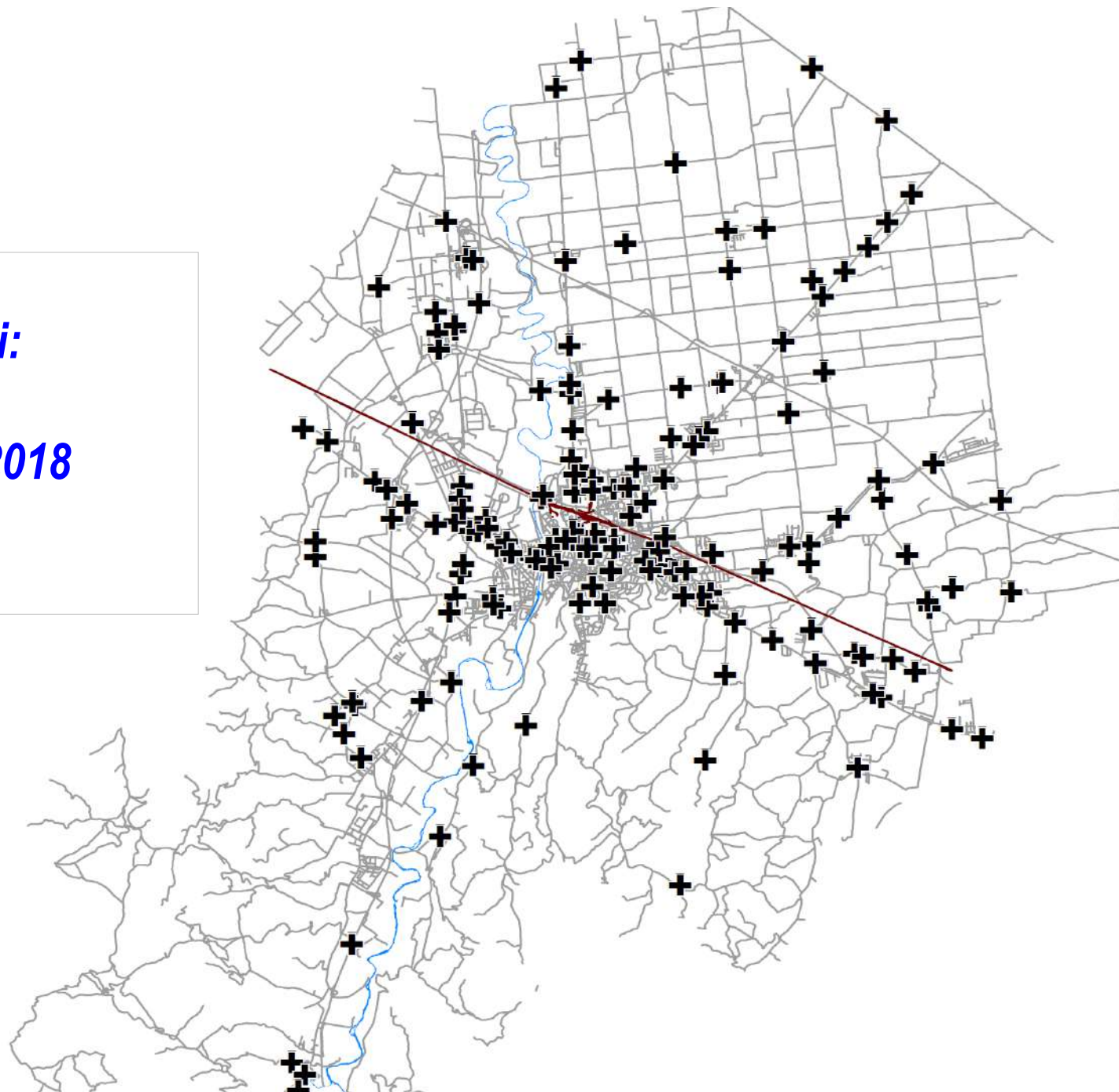


mappa incidenti:

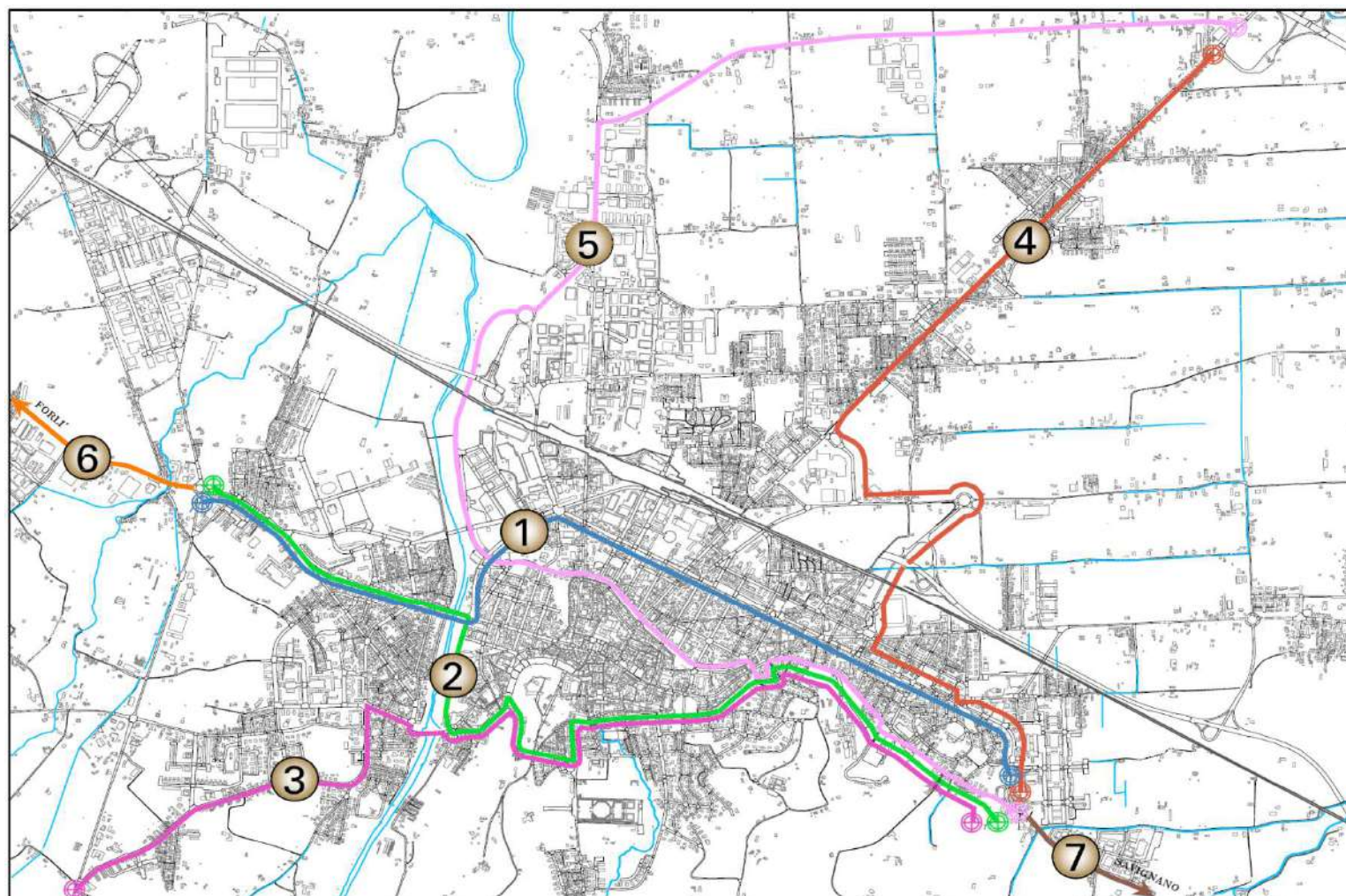
feriti dal 1998 al 2018



***mappa incidenti:
morti dal 1998 al 2018***



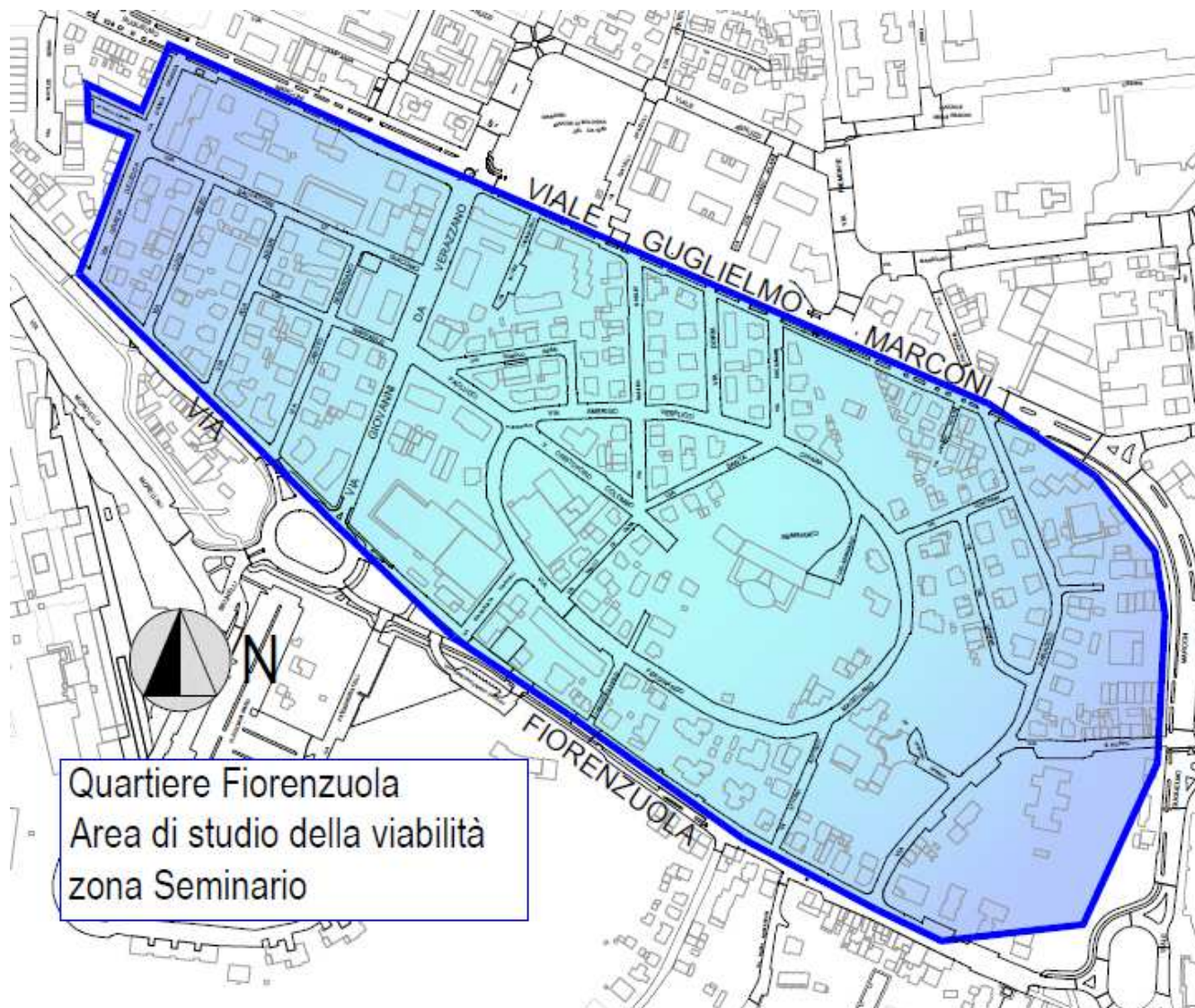
... o le velocità e i tempi della circolazione veicolare...



*... una piccola
ZONA 30
tipo, ampia circa
500x250 metri ...*



... altra
ZONA 30
un po' più ampia
circa
1100x250 metri ...



E



... ma cosa sono le ZONE 30 ?

... sono PICCOLE AREE URBANE **DIFFUSE** dove:

- entra chi si deve **FERMARE**
- ed è disposto a fare 100-300 metri a velocità moderata
- **NON** c'è “traffico di attraversamento”, delle scorciatoie, “improprio”
- dove lo “**SPAZIO È CICLABILE**”
SENZA piste ciclabili

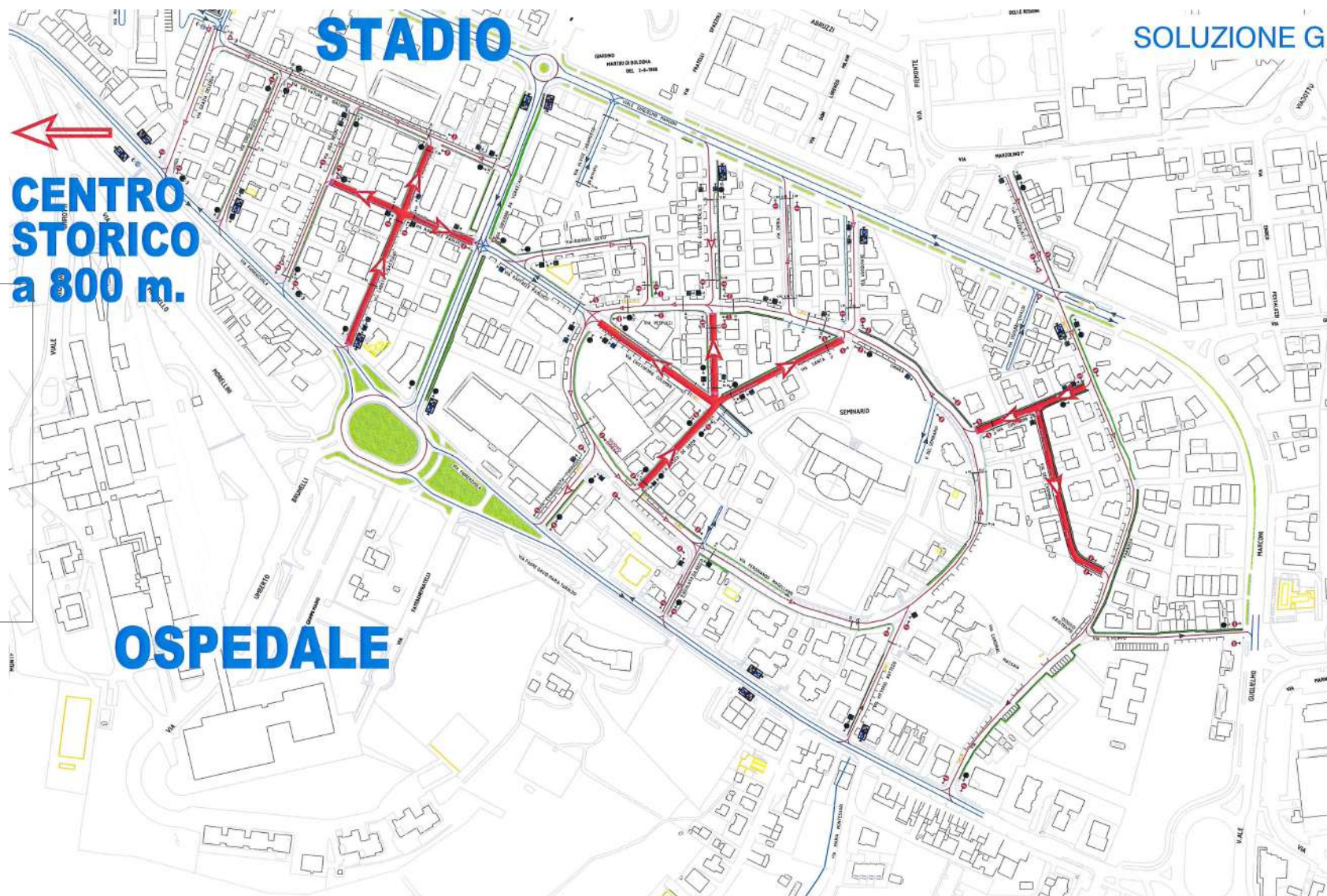
Relazione su:

LE STRADE GIUSTE: esperienze di mobilità giusta,
sicura, condivisa e sostenibile.

Progetti e buone pratiche di riqualificazione
delle strade esistenti nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio,

responsabile servizio mobilità comune di Cesena

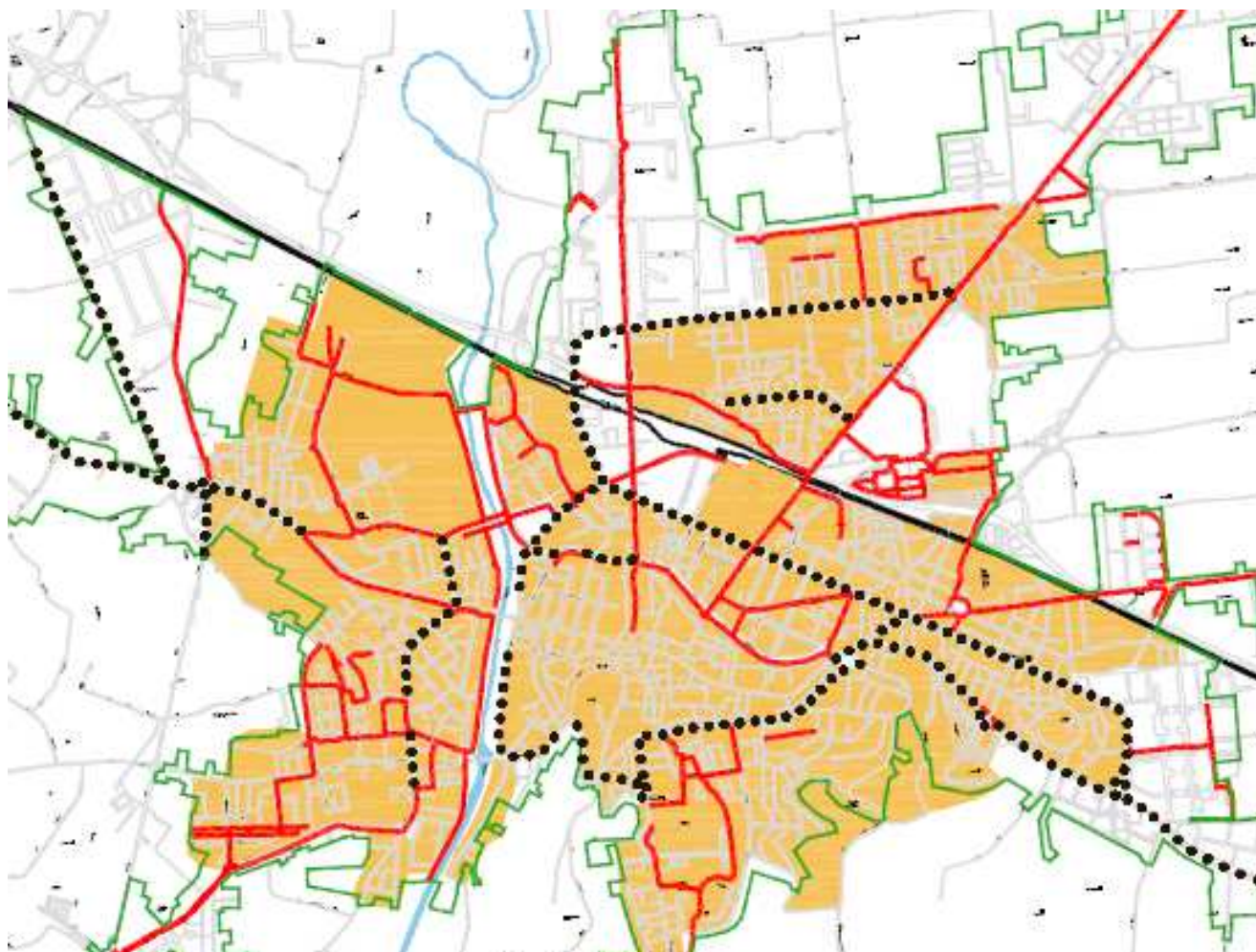


... come
in questo
isolato
urbano ...

... per una CITTA' CICLABILE DIFFUSA ...

... le ZONE 30 nel
centro abitato di
CESENA

che, insieme alla rete
ciclabile, consentono,
ad esempio, la
circolazione continua
dei monopattini elettrici
(n.b. autorizzati a fine
novembre) ...



... e le strade iniziarono a essere più sicure con le zona residenziale–zona 30 diffuse e sistematiche ...

Nel **Comune di Cesena**, con i “piani particolareggiati della sicurezza stradale nei quartieri” è stato realizzato un sistema diffuso e motivato di zone 30:

- ▶ **1213 ettari di zona 30**
- ▶ **230 km di strade in zona 30**
- ▶ **213 km di percorsi pedonali**

pari al 52% della superficie dei centri abitati
pari al 57% delle strade interne ai centri abitati

Da un confronto fatto con alcuni Comuni, Cesena ha la più elevata estensione di zone 30:

- Rimini: 315 ettari, 44,95 km di strade in zona 30
- Reggio Emilia: 609 ettari, 99,50 km di strade in zona 30
- Piacenza: 498 ettari, 52,00 km di strade in zona 30
- Trento: 305 ettari, n.p. di strade in zona 30
- Udine: 59 ettari, 7,70 km di strade in zona 30.



La “**zona 30**” deve essere istituita all’interno della rete delle STRADE LOCALI prive di percorsi di attraversamento, ad elevata promiscuità di utenti deboli e veicoli, e dove l’utente “entra” per concludere il suo percorso in uno spazio di circa 300-500 metri dove è possibile, sostenibile e comprensibile *chiedere* all’automobilista una velocità così limitata.

La “**ZONA RESIDENZIALE-ZONA 30**” è la risposta tecnica alla percezione di arbitrio e di pericolo che i residenti avvertono nelle strade locali del proprio quartiere.



... le diffuse ZONA 30 ... per uniformare le regole delle strade e comportamento degli utenti



... le diffuse ZONA 30 ...



... le diffuse ZONA 30 ...



... e tutti capirono perché era utile la zona 30 ...

L'eventuale incidente tra un autoveicolo e un pedone può avere effetti notevolmente diversi sul pedone in base alla velocità del veicolo, come indicato dalla Organizzazione Mondiale della Sanità:

VELOCITÀ &



Fonte: Manuale "Pedestrian Safety", Organizzazione Mondiale della Sanità

MORTALITÀ



obiettivo: zero morti in zona 30

Per queste conseguenze in alcune strade in prossimità di scuole, parchi, luoghi di aggregazione ma solo nelle "zona 30", sono stati installati anche dei dossi che obbligano gli utenti al rispetto del limite dei 30 km/ora.

... e, soprattutto, si rese sicura e continua la mobilità dei pedoni ...

Ricordiamo che il principale motivo per cui si interviene nella ristrutturazione del sistema stradale di un “vecchio quartiere” è la:

- ▶ diffusa assenza di marciapiedi o percorsi pedonali
- ▶ pedoni costretti a camminare sulla carreggiata
- ▶ spazi pedonali invasi dalla “sosta selvaggia e irregolare”

ricordando anche che la **mobilità’ pedonale** è la priorità inderogabile nell’organizzazione di una strada urbana e locale, il “piano ...” prevede:

- ▶ **percorsi pedonali continui da ogni “uscio di casa”
ad ogni destinazione interna al quartiere**
- ▶ percorsi almeno su un lato nelle strade locali-residenziali
- ▶ percorsi pedonali su due lati nelle strade interzonali (assi viari locali ma interzonali).

Nei vecchi quartieri, con strutture stradali inefficienti, non è possibile raggiungere la “perfezione” delle nuove strade dove i marciapiedi sono realizzati su ambo i lati.

La ristrutturazione stradale del “piano ...” non è certamente perfetta, a volte non perfettamente a norma, ma, altrettanto certamente, più corretta, funzionale e sicura del decennale stato di arbitri e inefficienze.

L’efficacia del “piano ...” è documentata dal conteggio dei percorsi pedonali “prima e dopo” l’attuazione del piano (vedere capitolo “monitoraggio de piano”).

Anzi, nelle ristrutturazioni delle strade locali esistenti, il “piano ...” indica la necessità di una limitata costruzione di nuovi marciapiedi per i motivi illustrati nella pagina successiva.

... e tutti rispettarono i percorsi pedonali e non servivano più i marciapiedi ...

Con l'attuazione a basso costo del "piano ..." si realizzano innumerevoli metri di **percorsi pedonali**, che garantiscono un'adeguato e funzionale spazio riservato ai pedoni con i seguenti vantaggi:

- ▶ **immediata realizzazione**
- ▶ **basso costo**
- ▶ **completo abbattimento delle barriere architettoniche**
- ▶ **spazio rispettato dagli automobilisti**
- ▶ **contravvenzione e rimozione del veicolo parcheggiato**
- ▶ **qualità della strada e del quartiere.**

Il percorso pedonale (nelle strade locali) è uno spazio più' efficiente del marciapiede non solo perché molto, molto meno costoso, ma perché il marciapiede può creare delle barriere architettoniche insormontabili ovvero essere inefficace se non addirittura non a norma per i portatori di handicap.

Infatti, nei quartieri residenziali il marciapiede dovrebbe essere solitamente costruito a margine di diversi passi carrai e, quindi:

- ▷ con la rampa perpendicolare che molto spesso restringe un marciapiede già di limitate dimensioni
- ▷ con la rampa longitudinale che determina un continuo "sali e scendi" che è del tutto impraticabile per una persona che si muove su una sedia con ruote.

Quindi, la costruzione diffusa di marciapiedi sulle vecchie strade locali è, allo stesso tempo, uno spreco di soldi e un'inefficienza funzionale.

La scelta generale di privilegiare i percorsi pedonali, deve essere sempre comparata con la singola struttura, funzione e flussi di traffico di ogni quartiere.

... e tutti videro strade più ordinate, sicure, giuste e belle di pria ...

il prima (a sinistra) e il dopo (a destra) delle strade riqualificate, ordinate e messe in sicurezza

prima



dopo



prima



dopo



prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo



prima



dopo



prima



dopo



prima



dopo





prima



dopo



Penso spesso che se tutte le case e le strade avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile (Hermann Hesse)



prima



dopo





prima

dopo





prima

dopo





prima



dopo



... esempi di semplice segnaletica orizzontale che riqualifica le strade ...

prima



dopo



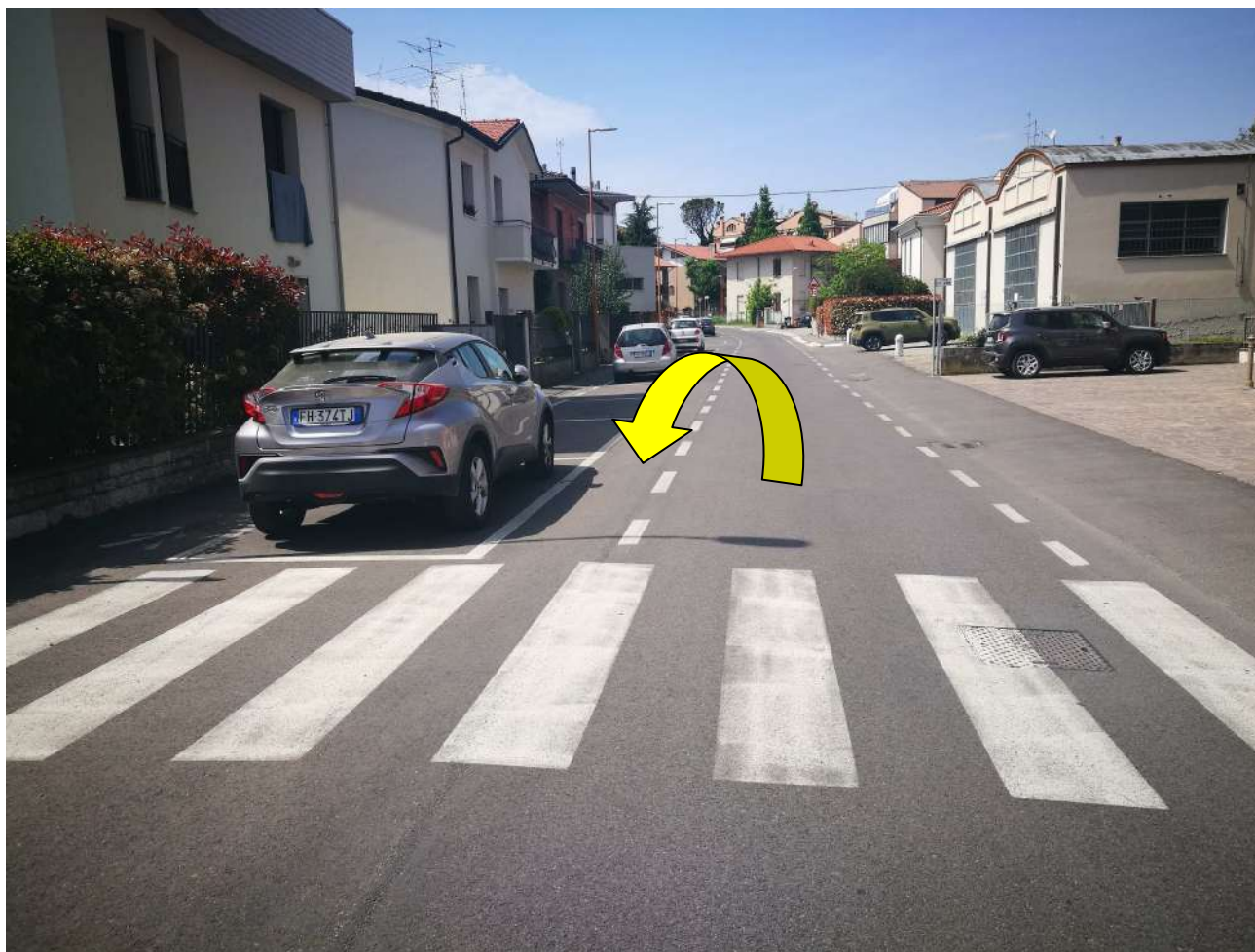
... esempio della qualità generale in una strada urbana locale riqualificata ...

In questo esempio fotografico la funzionalità della riorganizzazione di una stradale locale residenziale abbastanza ampia per creare uno “spazio franco” tra la zona di parcheggio e la corsia di circolazione a protezione di chi scende dall’auto.



La strada, senza marciapiedi, è abbastanza ampia per realizzare questi “spazi sicurezza”, ma non sufficiente per consentire il doppio senso di marcia con la sosta su un lato è l’obbligatorio percorso pedonale almeno su lato opposto.

... altri esempio della qualità generale in una strada riqualificata ...



*... e per i negozianti sosta a disco orario (1780 in tutto il comune)
di fronte a ogni negozio, servizio e attività ...*



... e proseguono le richieste di D.O. ... quasi sempre accettate ...



COMUNE DI CESENA
Quartiere "Cervese Sud"
Via Cervese, 1260 - tel. 0547-381141
quartierecervesesud@gmail.com

Servizio Partecipazione
tel. 0547/356546 - fax 0547-356519
e-mail: pieri_mc@comune.cesena.fc.it

PGN.42423/454
DP/mcp

Cesena, 11 aprile 2018

Al Servizio Mobilità
- arch. G. Baronio
All'Ufficio Segnaletica
- geom. L. Placuzzi
sede

**OGGETTO: Stalli in via Madonna dello Schioppo vicinanze piadineria "Il Passatore":
richiesta disco orario.**

Su proposta del responsabile dell'attività di piadineria "Il Passatore" e considerato che nella via in oggetto si è proceduto in precedenza ad accogliere analoghe richieste, il Consiglio di quartiere Cervese Sud è favorevole alla regolamentazione della sosta con disco orario (60 minuti) per n. 6 stalli (possibilmente n.2 sul lato sinistro e n. 4 sul lato destro dell'attività), questo per agevolare il ricambio della clientela.

Il Consiglio di quartiere chiede uno studio della fattibilità dell'intervento proposto al Servizio in indirizzo.

Cordiali saluti.

Il Presidente
Paolierani Diego



COMUNE DI CESENA
Quartiere "Dismano"
Via A. Kuliscioff, 200 (Pievesestina) - tel. 0547-317614
e-mail: quartieredismano@tin.it

Servizio Partecipazione
tel. 0547-356241 - fax 0547-356519
e-mail: forti_a@comune.cesena.fc.it

P.G.N. 53796/454

Cesena, 11.05.2018

Al Settore Infrastrutture e Mobilità
- dirigente ing. N. Borghetti
- responsabile Servizio Mobilità arch. G. Baronio
- SEDE -

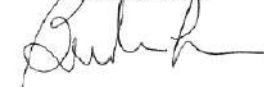
Oggetto: Sosta con disco orario in via Dismano 4421-4425: osservazioni.

Al fine di favorire una sosta ordinata lungo la strada il Consiglio di quartiere, considerata la presenza di attività commerciali che per loro tipologia prevedono tempi brevi di sosta dei clienti, ritiene positiva l'istituzione di una differente regolamentazione nei tre parcheggi pubblici presenti in via Dismano in corrispondenza dei civici 4421-4425 e della via Rino Bagnoli istituendo la sosta con disco orario 60 minuti nei soli giorni feriali, dalle ore 8.00 alle ore 20.00.

Confidando nell'accoglimento della presente, si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

Il Presidente di Quartiere
Dara Bondanini





... c'era una volta ...

*... e ci sono ancora
cittadini
che vogliono strade
più ordinate,
gradevoli
e sicure ...*

Settore Infrastrutture e Mobilità

- dirigente ing. N. Borghetti
- responsabile Mobilità arch. G. Baronio
SEDE

Oggetto: Richiesta modifica viabilità a Case Missiroli.

Facendo seguito a specifica richiesta di cittadini condivisa dal Consiglio di Quartiere, si chiede con la presente di ipotizzare modifiche alla viabilità interna del nuovo comparto di Case Missiroli prevedendo il senso unico in via Osimo e, ad anello, nell'intero isolato. Contestualmente, si chiede di prevedere la realizzazione di stalli per la sosta delle auto su un lato delle strade.

Una volta ipotizzata la nuova viabilità, si chiede di sottoporre il progetto all'attenzione del Consiglio di quartiere prima di darne attuazione.

A disposizione per eventuali chiarimenti ed in attesa del piano, si porgono cordiali saluti.

Il presidente di Quartiere
Giacomo Zaffoni

... esempi di altre sicurezza ... per i ciclisti

prima



dopo



... la sicurezza per le biciclette con le piste a fondo rosso ... evidenziando anche gli attraversamenti pedonali



CONVIVENZA TRA BICI E PEDONI

di Gastone Baronio

Diverse persone mi hanno chiesto informazioni sulla compatibilità tra la circolazione dei pedoni e delle biciclette, soprattutto sugli attraversamenti pedonali. Di norma i marciapiedi o percorsi pedonali sono dedicati solo ed esclusivamente ai pedoni.

Il segnale di "percorso pedonale e ciclabile" indica lo spazio "promiscuamente riservato ai pedoni ed alle biciclette", che deve essere previsto con molta cautela dai progettisti delle strade, e solo nelle "vecchie strade" dove manca oggettivamente la larghezza per separare le due funzioni. Questa eventualità è prevista dal decreto ministeriale n. 557/1999, sulle "norme per le piste ciclabili" che all'art. 4, comma 5 indica: "I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, sono realizzati ... nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili" oppure perché "... e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati". In questi casi il percorso promiscuo deve avere maggiore larghezza (ottimale 3,50 metri) e il "traffico pedonale ridotto ed in assenza di attività attrattrici di pedoni quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc."

Ma come si devono comportare i ciclisti che circolano in promiscuità con i pedoni? A questo quesito risponde l'art. 182, comma 4 del codice stradale che indica: "I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza".

Non è obbligatorio, ad esempio, scendere dalla bicicletta nel caso in cui un ciclista usi, per la sua sicurezza, l'attraversamento pedonale "con poca affluenza di pedoni e quando non è di intralcio e pericolo agli stessi pedoni", mentre, all'opposto, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano "nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano" (art. 377, comma 2 del Regolamento di esecuzione del codice stradale). Non è automatica la contravvenzione al ciclista che non scende dalla bicicletta mentre attraversa sulle "strisce pedonali", e il ciclista può proseguire con il "verde di un attraversamento pedonale semaforizzato". Inoltre il ciclista non ha un'automatica colpa o concausa nel caso sia investito da un altro veicolo sulle "strisce". Invece, il ciclista può essere multato se non attraversa con prudenza e con la bici condotta a mano in una strada altamente trafficata. Le regole stradali contengono giustamente delle "soggettività di comportamento" dove l'utente deve adeguare le sue scelte allo stato delle strade, dei percorsi e del traffico. E se succede un incidente, chi stabilisce le responsabilità, è la domanda finale? Come sempre saranno le dinamiche stesse dell'incidente e le valutazioni sui comportamenti e sullo stato delle strade e del traffico a determinare colpe e vittime. Ma l'impegno prioritario devono essere l'adeguato e prudente comportamento per evitare l'incidente, e l'educazione per rispettare gli altri.

In conclusione non solo regole, ma responsabilità e consapevolezza delle persone.

DO 2019

mini - 8 novembre 2019 - Sala Tulipano, pad. B6

media partner



Relazione su:

LE STRADE GIUSTE: esperienze di mobilità giusta, sicura, condivisa e sostenibile.

Progetti e buone pratiche di riqualificazione delle strade esistenti nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio,

responsabile servizio mobilità comune di Cesena

COMUNE DI CESENA
Servizio Mobilità



... perchè i ciclisti possono attraversare in sella alla bicicletta sulle «strisce pedonali»...

... 2013 ...

... 2015 ...



DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

Ciclisti in sella sulle strisce

di Gastone Baronio

Da più parti ricevo richieste di informazioni sul comportamento che deve tenere il ciclista in corrispondenza degli attraversamenti dei percorsi ciclabili e, soprattutto, degli attraversamenti pedonali.

Avevo già scritto di questi argomenti in un articolo del 29 settembre 2013.

Chiarisco subito che su tutti gli attraversamenti pedonali i ciclisti possono, con prudenza, attraversare la strada in sella alla bicicletta, purché non rechino pericolo ai pedoni, come indicato dall'art. 182/4 del codice stradale: "I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della

circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza".

All'opposto, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano "nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano" (art. 377/2 del regolamento di esecuzione del codice stradale).

Di fatto, il codice chiede un comportamento prudente, e, giustamente, con un grado di soggettività per il diverso stato delle strade e del traffico.

Altro caso sollecitato

mi dai lettori e nel lavoro, è la differenza degli attraversamenti in caso di piste ciclabili (spazio riservato solo ai ciclisti) o ciclopedonali (itinerario promiscuo con i pedoni).

Il comportamento dei ciclisti è simile in entrambi i casi: attraversare con prudenza e in sella alla bicicletta. Invece, è diversa la segnaletica stradale: l'attraversamento riservato solo alla bicicletta è segnalato a terra con una delimitazione a "scac-

chi" distanti quanto la larghezza della pista ciclabile. Quando, l'attraversamento della carreggiata interessa un itinerario misto pedoni-ciclisti, la segnaletica a terra è quella del classico attraversamento pedonale a "zebra" dove, appunto, il ciclista prosegue in sella alla bicicletta, con l'opportuna prudenza.

Infatti, sarebbe un controsenso che il ciclista circoli nello stesso spazio del pedone per centinaia di metri, e poi

debba obbligatoriamente scendere in corrispondenza del breve attraversamento pedonale. Ovvio l'ulteriore attenzione sull'attraversamento pedonale dove il ciclista (e il pedone) entra in conflitto con altri veicoli (più pericolosi), ma il ciclista è comunque un utente debole "assimilato al pedone".

Inoltre, sull'attraversamento pedonale di un percorso ciclopedonale non deve essere installato il segnale verticale di fine "pista ciclabile" perché la bicicletta può proseguire la sua circolazione sull'attraversamento zebrato.

Concludo l'articolo come quello di due anni fa: le regole stradali con-

tengono giustamente delle "soggettività di comportamento" dove l'utente deve adeguare le sue scelte allo stato delle strade, dei percorsi e del traffico.

Ma - consueta domanda - se succede un incidente, chi stabilisce le responsabilità? Come sempre saranno le dinamiche dell'incidente e le valutazioni sui comportamenti e sullo stato delle strade e del traffico a determinare colpe e vittime. L'impegno prioritario di tutti è un comportamento adeguato e prudente per evitare l'incidente, e l'educazione per rispettare gli altri: non solo regole, ma responsabilità e consapevolezza delle persone.

baroniogastone@libero.it

case e le strade avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile (Hermann Hesse)

**DIRITTI & DOVERI
SULLA STRADA**
Gastone
Baronio

STRISCE E CICLISTI IN SELLA

“**C**onduurre a mano i velocipedi sugli attraversamenti pedonali”: questo è il testo scritto sui pannelli a messaggio variabile lungo le strade forlivesi.

E' un errore che non trova riscontro nel codice della strada, ma persiste in diversi Comuni e forze dell'ordine che multano i ciclisti che attraversano in sella alla bicicletta sulle strisce pedonali o gli assegnano automatiche violazioni in caso di incidente. Quale legge applicano?

Perché questa incompleta lettura del codice della strada: “la bicicletta è un veicolo e i veicoli non possono circolare sulle strisce pedonali”?

Ho già scritto di questo argomento in due precedenti articoli del 2013 e 2015. Rivedendo l'errore devo nuovamente ripetere che sugli attraversamenti pedonali i ciclisti possono attraversare in sella alla bicicletta, perché: “i ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni.” (art. 182/4 del codice stradale).

E' facile capire con questo semplice esempio: se sull'attraversamento pedonale non c'è neppure un pedone, è evidente che il ciclista non può essere di intralcio e pericolo per i pedoni assenti: quindi può attraversare in sella alla sua bicicletta sulle strisce ovvero lo può fare sempre con prudenza rispetto ai pedoni.

All'opposto, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano “nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano” (art. 377/2 del regolamento di esecuzione del codice stradale).

Informo anche che nelle intersezioni semaforiche ma senza la specifica lanterna per le biciclette, i ciclisti “devono assumere il comportamento dei pedoni” (art. 45/15 del codice stradale), e attraversare con il verde dei pedoni potendo rimanere in sella alla bicicletta, con le ovvie limitazioni di cui sopra. Quindi commette un'altra irregolarità l'eventuale agente che contravvenziona il ciclista solo perché transita con il verde pedonale. Fate ricorso se subite queste errate contravvenzioni, chiedendo anche i danni.

Infine, la consueta domanda: se il ciclista ha un incidente sulle strisce, di chi è la responsabilità? Ripeto la stessa risposta: le regole stradali contengono giustamente delle “soggettività di comportamento” e, come sempre, saranno le dinamiche dell'incidente, le valutazioni sui comportamenti, sullo stato delle strade e del traffico a determinare colpe e vittime. Non solo regole, ma responsabilità e consapevolezza delle persone.

BARONIOGASTONE@LIBERO.IT

2019 - Sala Tulipano, pad. B6

media partner

KEY ENERGY
THE RENEWABLE ENERGY EXPO

BC ACER-AQ

Relazione su:

LE STRADE GIUSTE: esperienze di mobilità giusta, sicura, condivisa e sostenibile.

Progetti e buone pratiche di riqualificazione delle strade esistenti nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio,

responsabile servizio mobilità comune di Cesena

COMUNE DI CESENA
Servizio Mobilità



... l'idea errata di un comune
... e un servizio di informazione per correggerla ...

... 2017 ...



vessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile (Hermann Hesse)

... la sicurezza per le biciclette ... nei «sensi unici» istituire l'USO CORSIE ...



... informando ... sulla efficace soluzione dei ciclisti nell'USO CORSIE ...

... una rubrica settimanale sul quotidiano locale ...

Uno dei conflitti funzionali e normativi più complicati da gestire è la convivenza tra i ciclisti e gli altri veicoli nelle strade a senso unico di marcia.

Nel senso unico è vietata la circolazione delle bici nella direzione contraria, come più volte confermato dal Ministero, non ultimo nella risposta inviata al Comune di Forlì che chiedeva chiarimenti in merito. Ritengo irresponsabile la scelta dei Comuni che, con semplice ordinanza e banale segnaletica, violano questa norma. In caso d'incidente su queste strade, invito gli automobilisti e

i ciclisti a chiamare in causa la responsabilità di chi ha firmato questi sommari provvedimenti.

La difficile convivenza tra i ciclisti e le auto è stata complicata dal DPR n. 557/1999 sulle norme per costruire le piste ciclabili. E' una legge inefficace per la sua rigidità, e non pensata per lo stato delle strade italiane. Ad esempio, prescrive che la corsia ciclabile riservata a senso unico di marcia (quella priva del cordolo di protezione e delimitata solo da striscia longitudinale), deve essere concorde al senso di marcia della contigua corsia destinata ai veicoli a mo-

tore (art. 6/2/b).

Per le limitazioni di questa legge, il Comune di Forlì aveva chiesto "aiuto" al Ministero che l'aveva autorizzato a istituire – in Corso della Repubblica – la circolazione dei ciclisti opposta a quelle degli altri veicoli, ma richiedendo di cancellare il segnale a terra della riga gialla che delimitava la corsia ciclabile. La regolarità per i ciclisti di circolare nella direzione contraria alle au-

to, era assicurata da un'impercettibile segnaletica verticale: credo che tutti gli utenti fossero spaesati e insicuri nel percorrere il Corso della Repubblica dove non era più possibile comprendere i limiti degli spazi di circolazione destinati a ogni direzione di marcia e utenti. Ne è prova che, giustamente, il Comune di Forlì ha nuovamente delimitato la corsia ciclabile con il margine della linea gialla.

Quando, nelle strade locali in zona 30, è dimostrata la necessità di far circolare i ciclisti nella direzione opposta al senso unico, è molto chiaro, efficace e sicuro istituire una carreggiata a doppio senso di circolazione con una direzione consentita a tutti i veicoli e la direzione opposta solo per i ciclisti. Questa soluzione prevede la carreggiata con il cosiddetto "uso corsie", e la conseguente segnaletica chiara a tutti (in questo caso la segnaletica non è più quella del "senso unico"). Il codice prevede l'uso corsie solo per i bus, e, purtroppo, anche il Ministero pare

"ingessato" sul segnale di "uso corsie" anche per le biciclette (un segnale composto di simboli già tutti previsti nel codice della strada). Personalmente – mi scuso per l'auto citazione – mi sono assunto da anni la responsabilità di gestire la circolazione dei ciclisti in senso contrario agli altri veicoli con il segnale di "uso corsie" (visto poi anche in altri Comuni): è semplice, chiaro, e, da anni, compreso e rispettato da tutti gli utenti. Da tempo attendo che il Parlamento e il Ministero comprendano che è cosa giusta, buona e sicura.

baroniogastone@libero.it

... ma nella favola c'è ancora ... "l'antipatico" che complica la vita proprio ai **ciclisti** ...



Il ministero da anni ha studiato le nuove "istruzioni tecniche per progettare le reti ciclabili" (2014) ma devono essere approvate con iter politico e rimangono nel cassetto: ... **INACCETTABILE** per i tecnici di buona volontà.



Figura 11: pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata di verso discorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e con l'uso della sola segnaletica orizzontale

***... mentre nella piccola comunità si invitano i cittadini
a cambiare gli stili di vita ... a diventare NUOVI CICLISTI ...***



#cambiamomarcia

Cesena e Cesenatico
per la mobilità sostenibile

INCENTIVI in moneta
a chi rinuncia all'auto o alla moto
per andare al lavoro o a scuola in bici



... esempi di **DIFFUSA** moderazione del traffico ... le efficaci **ISOLE DI TRAFFICO** ...

prima



dopo

... esempi di altre sicurezza ...



... esempi di altra sicurezza ...



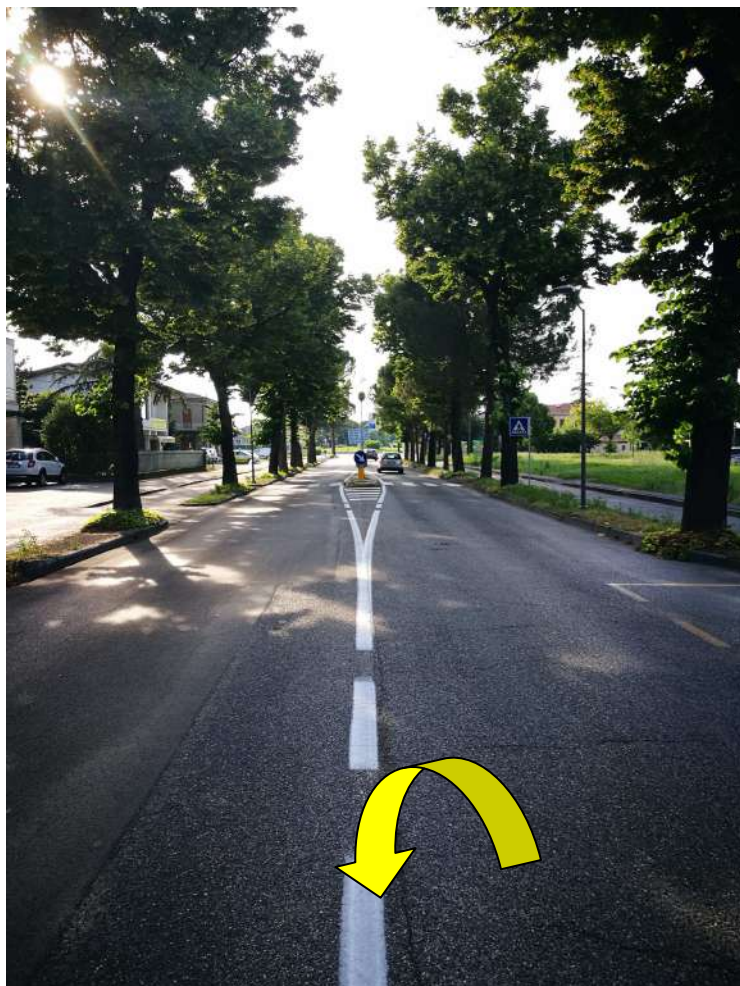
... esempi di moderazione del traffico e sicurezza DIFFUSA ...



... esempi di moderazione del traffico e sicurezza DIFFUSA ...



... ma non è vera moderazione se fatta così ...



*... in questo caso l'isola di traffico
forse protegge un punto,
ma non un sistema,
e non incide sui comportamenti diffusi,
sul condividere lo spazio
sulla “lineare” moderazione del traffico.*

... altri esempi di moderazione del traffico: DOSSI ... dove servono ...

... **DOSSI** nelle aree residenziali a maggiore sensibilità per la sicurezza dei pedoni, soprattutto presso parchi, scuole, parrocchie, ecc., solo in conglomerato e solo di altezza di 7 cm.



... quindi per trovare la “buona strada” ...

*... **NON** chiediamo altre leggi e regole ...*

*.... ma **PROGETTIAMO** ...*

*... **ASSUMIMOCI LA RESPONSABILITA’
DEI PROGETTI
CONDIVIDIAMOLI
E FACCIAMO RISPETTARE
COMPETENZA E PROFESSIONALITA’***

*... e le “mappe del tesoro” sono soluzioni motivate e comparate
spiegate in relazioni e ordinanze ...*

... e le ordinanze sono la “punta di diamante”

***Un’ORDINANZA E’ BEN SCRITTA
se NON HA BISOGNO di
“LETTERA di ACCOMPAGNAMENTO”
e TESTIMONI
per essere compresa,
nel tempo e da qualsiasi persona***

*... perché nel realizzare questi fatti, questi nuove “funzioni, spazi e regole” nelle vecchie strade, contano anche le **PAROLE** per i tecnici che da quel giorno ne sono gli unici responsabili ... (consapevolezza delle scelte)*

Valutato:

- che nei “vecchi quartieri” della periferia urbana, la rete stradale e l'intero SISTEMA della MOBILITA' nonché il tessuto urbano e delle funzioni pubbliche e private, non hanno le quantità e qualità strutturali, funzionali ed organizzative necessarie a tutte le funzioni, con, ad esempio, parametri notevolmente inferiori ad un'area urbana con gli stessi numeri di abitanti e attività costruita oggi;
- che, in particolare, sono generalmente limitati gli spazi delle sedi stradali con limitate sezioni che, in quasi tutte le strade, non consentono le contemporanee funzioni di doppio senso di circolazione, lo spazio per marciapiedi o percorsi pedonali e per la sosta;
- che la somma di queste mancanze strutturali e funzionali degli spazi stradali del sistema di circolazione tout-court per i pedoni e per i veicoli, perduranti da decenni, hanno creato una prevalente gestione arbitraria delle strade, di fatto senza o con limitate regole, con un conseguente diffuso arbitrio nei comportamenti degli utenti, che, insieme, hanno limitato la qualità e la sicurezza di tutti gli utenti della strada, delle funzioni dell'abitare, del lavoro e dell'utilizzo dei servizi e delle attività, ma soprattutto hanno penalizzato i pedoni e gli utenti deboli in genere;
- che la riorganizzazione del sistema stradale e del sistema della mobilità, risulta quindi di particolare complessità e difficoltà nei quartieri con limitati spazi stradali e pubblici, e che, tra l'altro, risulta difficile anche la “messa a norma” della rete stradale esistente anche se ciò costituisce il principale obiettivo del piano perché una “struttura a norma è di per sé una struttura più sicura” perché con regole certe e chiare per tutti gli utenti;
- che la problematica della riorganizzazione e della sicurezza stradale nelle strade esistenti è oggettivamente una problematica di grande rilevanza, ma anche di elevatissima complessità tant'è che lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **non ha disposto** le “... nuove norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti finalizzate all'innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento funzionale della circolazione” come indicato all'art. 3 del **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 67/S del 22/04/2004 sull'“Adeguamento delle strade esistenti”**;
- che nello stesso decreto ministeriale sopra indicato all'art.4 è altresì riportato: “Fino all'emanazione del suddetto decreto, per il conseguimento delle finalità di cui al precedente articolo, i progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre ad un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura”;
- che, quindi, pur nei limiti normativi nonché nelle difficili condizioni urbane, strutturali, funzionali e gestionali dei “vecchi quartieri”, si ritiene opportuno e prioritario procedere alla progressiva e costante riorganizzazione della rete stradale esistente in particolare nelle aree urbane dei primi decenni del dopoguerra per giungere ad una progressiva e diffusa qualità costante, chiara e riconoscibile delle regole della strada in tutta la rete urbana comunale, determinando altrettanto diffusi, chiari e corretti comportamenti degli utenti, quali condizioni base per un'altrettanto progressivo miglioramento generale del sistema della mobilità, della sicurezza stradale, della libere scelte dei cittadini per la propria mobilità quotidiana, vita sociale e attività lavorativa;

... abbiamo raggiunto gli obiettivi SPENDENDO POCO con ...

... un pennello ...



... e dei semplici segnali ...



... e con ...

... DISPONIBILITA' ...

... CONOSCENZA ...

... PROFESSIONALITA' ...

... che “costano” ancora meno ... in danaro

... e con un elevato rapporto costo/benefici ...

*... 15-30mila euro per tutti gli interventi di segnaletica
verticale e orizzontale in ogni sistema stradale di ZONA 30' ...*

... lavori in una settimana ...

... il quartiere è interamente riqualificato ...

... perché nelle favole ci vuole ...

... il LAVORO dei SETTE NANI...

... la DETERMINAZIONE di MULAN ...

... la GIUSTIZIA di ROBIN HOOD ...

... la COMPETENZA del GENIO della LAMPADA ...

... l'AUTOREVOLEZZA di RE' ARTU' ...

... la SAGGEZZA di MAGO MERLIN ...

... la BELLEZZA di BIANCANEVE ...

... e anche la FORTUNA di CENERENTOLA ...

... però ci sono tanti problemi ...

... le persone sono egoiste ...

... la gente non rispetta le regole ...

... non ci sono abbastanza soldi ...

... siamo in pochi ...

... le leggi non sono adeguate ...

**... allora resteremo degli SFIGATI
come le SORELLASTRE DI CENERENTOLA
e SENZA LIETO FINE...**

*... con i cittadini RASSICURATI dalla possibilità di MODIFICARE
gli errori e la non funzionalità delle STRADE INGIUSTE ... ma sempre ...*

... INSIEME ...

... DATI MONITORATI ...

... CONDIVIDENDO ...

... IN BREVE TEMPO ...

... SPENDENDO POCO ...

... con il progetto partecipato e condiviso ...

*... NON SI CAMBIA
PER LA SINGOLA PROTESTA ...*

*... perché il singolo o più cittadini
DEVONO IMPEGNARSI
per riavviare il “progetto partecipato” ...
e **RI-CONDIVIDERE** le loro proposte*

... perché ricordiamo il sogno iniziale ...

Rendere visibile
DA CHE PARTE STA' LA CITTA' :
*a favore delle scelte migliori e sostenibili
e contro nessuno ...
perché alla GIUSTA MOBILITA'
e alla SICUREZZA
DEVONO contribuire TUTTI, nessuno escluso*

*... nelle favole c'è sempre la **BELLEZZA** ... e le strade con belle righe bianche
sono come le perle sul décolleté di una signora ...*



*... e le favole sono belle
e appassionano se*
RACCONTATE BENE...
*... tanto da bene
che ognuno la racconta agli altri ...*
... e le STRADE GIUSTE
raccontano una buona mobilità

... con proprie campagne per la sicurezza stradale ...



Immagini del video contro le stragi per abuso di alcool diffuso in scuole e luoghi pubblici frequentati dai giovani, a cui hanno aderito numerosi comuni di diverse regioni italiane.

L'iniziativa di controllo del tasso alcolico di chi cena e beve nei ristoranti.

Con le apparecchiature ufficiali dell'Ausl Cesena, sono stati analizzati i tassi alcolici dei clienti di sei diversi ristoranti di Cesena

se bevo mi controllo



... e tutti furono contenti di aver migliorato la qualità delle strade cittadine ... e i loro COMPORTAMENTI ...

Per tutte le case, le strade, le attività e i cittadini furono sempre più evidenti le **qualità funzionali, la sicurezza stradale, la qualità urbana e sociale** che si ottenevano:

- ▶ **condividendo** il progetto con i residenti, gli operatori e i portatori di interesse
- ▶ **eliminando i conflitti** “corporativi” per far prevalere le qualità pubbliche
- ▶ mettendo **a norma** la rete stradale
- ▶ individuando e indicando con chiarezza e semplicità le **funzioni della strada**
- ▶ dando **certezza** delle regole, dei comportamenti e dei controlli sulla strada
- ▶ con le strade senza divieti ma con **diritti e doveri**
- ▶ con i cittadini che **autodifendono** la qualità raggiunta
- ▶ aumentando la **sicurezza** di tutti gli utenti, in particolare quelli deboli
- ▶ con la continuità dei **percorsi pedonali**, da ogni abitazione a qualsiasi destinazione
- ▶ con le strade che fanno **meno paura**
- ▶ con **zero morti** nelle zone 30
- ▶ con la **sosta regolata** per singolo posto auto
- ▶ dando **ordine** e qualità urbana alle strade
- ▶ dando **valore** sociale e pubblico della strada “difeso” da tutti i cittadini
- ▶ **strade più belle, efficienti e sicure e persone più disponibili.**

... e tutti i cittadini raccontano ...

Di aver dato:

- ▶ **DEMOCRAZIA ALLE STRADE**
- ▶ **SICUREZZA A TUTTI I CITTADINI**
- ▶ **FIDUCIA ALLA GENTE**
- ▶ **RIDOTTO I CONFLITTI**
- ▶ **DISPONIBILITA' A COLLABORARE**
- ▶ **DIGNITA' ALLE STRADE
E ALLO SPAZIO PUBBLICO, DI TUTTI**

... la favola è stata raccontata al altri tecnici ... con i corsi di formazione ...

ELENCO PARTECIPANTI ai MIEI CORSI di FORMAZIONE																		Note	
CORSO, LUOGO, DATA e TEMA del corso							PARTECIPANTI												
CITTA'	Data giorno/mese/ANNO	Società	TITOLO del CORSO	Giorni	Enti Aziende	Persone	ELENCO SINGOLI ENTI o AZIENDE												
							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1 MILANO	17 giugno	2008	FORMEL	SICUREZZA	1	7	10 Arenzano	Gorgonzola	Milano/2	Nerviano	Paderno Dugnano/2	Area milanese	Voghera/2						
2 VENEZIA	28 ottobre	2008	FORMEL	SEGNALETICA	1	6	15 Bussolengo/2	Dueville/2	Imola/2	Padova	Treviso/3	Venezia/3							
3 VENEZIA	21 gennaio	2009	FORMEL	SEGNALETICA	1	5	6 ASM SpA Azienda Servizi	Castelfidardo	LG Servizi sas	Pieve di Sacco/2	Venezia								
4 MILANO	20 maggio	2009	FORMEL	SEGNALETICA	1	4	5 Pavia/2	Bagnolo in Piano	Erba	Lonate Pozzolo									
5 VENEZIA	10 giugno	2009	FORMEL	ORDINANZE	1	11	15 Prov. Bologna	Dueville/2	Este	Montecchio Maggiore	Pieve di Soligo	Pieve di Sacco/3	San Donà di Piave	Treviso	Vicenza/2	Bassano del Grappa	Grado		
6 VENEZIA	11 giugno	2009	FORMEL	ROTATORIE	1	8	15 Bassano del Grappa/2	Caneva/2	Grosseto/3	Pontelongo	Torri di Quartesolo/2	Treviso/2	Vigonza/2	Grosseto					
7 MILANO	18 giugno	2009	FORMEL	ORDINANZE	1	10	12 Bagnolo in Piano	Bergamo/2	Bologna	Grugliasco/2	Lacchiarella	Melzo	Pavia	Rimini	Treviso	Trieste			
8 MILANO	19 giugno	2009	FORMEL	ROTATORIE	1	6	7 Arluno	Canegrate/2	Erba	Prov. Pavia	Rimini	Spilimbergo							
9 FIRENZE	13 ottobre	2009	FORMEL	ORDINANZE	1	3	9 Prov. Lucca/5	Pistoia/2	Prov. Reggio Emilia										
10 FIRENZE	15 ottobre	2009	FORMEL	SEGNALETICA di INDICAZIONE	1	3	9 Prov. Lucca/4	Pistoia/3	Rosignano Marittimo/2										
11 BOLOGNA	3 novembre	2009	FORMEL	ORDINANZE	1	3	6 Prov. Arezzo	Cervia/2	Venezia/3										
12 BOLOGNA	4 novembre	2009	FORMEL	ROTATORIE	1	3	5 Prov. Arezzo	Prov. Pisa/3	Spilimbergo										
13 MILANO	26 gennaio	2010	FORMEL	ORDINANZE	1	4	6 Buccinasco	Finale Ligure/2	Pavia/2	Settimino Torinese									
14 MILANO	27 gennaio	2010	FORMEL	SICUREZZA	1	4	8 Prov. Cagliari/2	Cologno Monzese/2	Grugliasco/2	Monza/2									
15 VENEZIA	16 febbraio	2010	FORMEL	SICUREZZA	1	5	9 Bassano del Grappa	Bologna/2	Eraclea/2	Marcon	Venezia/3								
16 VENEZIA	17 febbraio	2010	FORMEL	SEGNALETICA di INDICAZIONE	1	4	5 Bassano del Grappa	Trieste/2	Prov. Trieste	Valdagno									
17 PERUGIA	10 marzo	2010	VILLAUMBRA	SICUREZZA	1	8	26 Diversi Comuni della Regione dell'Umbria												
18 PADOVA	24/06/2010	2010	FORMEL	SEGNALETICA di INDICAZIONE	1	1	20 Dipendenti del Comune di Padova												
19 VENEZIA	14 ottobre	2010	FORMEL	SICUREZZA	1	6	9 Belluno	Castelfranco Veneto/2	Chiuppano	Eraclea/2	Venezia	San Donà di Piave/2							
20 VENEZIA	15 ottobre	2010	FORMEL	ORDINANZE	1	5	5 Caorle	Pordenone	Praganzoli	Spinea	Venezia								
21 MILANO	17 novembre	2010	FORMEL	ORDINANZE	1	5	12 Arluno	Firenze/6	Savona/3	Segrate	Vercelli								
22 MILANO	18 novembre	2010	FORMEL	SICUREZZA	1	6	11 Arluno	Campi Bisenzio/2	Grosseto/2	Lesmo	Pavia/4								
23 MILANO	29 marzo	2011	FORMEL	SICUREZZA	1	4	5 Montecchio Maggiore	Peschiera Borromeo	Rho	Trecate/2									
24 VENEZIA	3 maggio	2011	FORMEL	ORDINANZE	1	7	12 Caorle	Dueville	Ferrara	Padova/2	Udine/4	Valdagno/2	Vicenza						
25 BOLOGNA	8 giugno	2011	ANCI	SICUREZZA	1	5	5												
26 BOLOGNA	14 giugno	2011	ANCI	SEGNALETICA	1	5	5												
27 BOLOGNA	21 giugno	2011	ANCI	ORDINANZE	1	5	5												
28 MILANO	15 dicembre	2011	FORMEL	ORDINANZE	1	6	7 Cremona	Cusano Milanino	Genova	Gorgonzola	Malnate	San Donato Milanese/2							
29 VENEZIA	7 marzo	2012	FORMEL	SICUREZZA	1	5	10 Eraclea/2	Pordenone/3	Rovigo/2	Udine	Venezia/2								
30 VENEZIA	8 marzo	2012	FORMEL	ORDINANZE	1	2	5 Prov. Mantova/2	Trieste/3											
TOTALE					30	156	279												

... raccontata sui quotidiani locali ...

Il Codice della Strada elenca molti obblighi sul comportamento dei ciclisti e sulla funzionalità della bicicletta che deve essere un veicolo efficiente e sicuro al pari di un'auto. Per questo dividerò le tante informazioni sui ciclisti e sulla bicicletta in due articoli.

Innanzitutto i ciclisti guidano un veicolo che deve rispettare le regole, le precedenza, i divieti e gli obblighi di circolazione, come qualsiasi altro veicolo a motore. Questa "parità tra i veicoli" è indicata dall'art. 1 del Codice della Strada: "La circolazione dei pedoni, dei veicoli e de-

gli animali è regolata dalle norme del presente codice", e dal successivo art. 47 che nell'elenco dei veicoli inserisce anche il velocipede (così, ahimè, il Codice chiama la bicicletta).

Ad esempio (violazione molto comune e sanzionabile), anche per le biciclette è vietato circolare nella direzione di marcia opposta al senso unico. I Comuni che lo consentono con "segnali inventati", si assumono una grave responsabilità nei confronti di tutti gli utenti della strada ed in caso di incidenti (situazione più chiara è, invece, organizzare la strada con il cosiddetto

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

LA CIRCOLAZIONE DEI CICLISTI

di Gastone Baronio*

"uso corsie", dove una direzione di marcia è consentita a tutti i veicoli che sono "informati" dall'apposita segnaletica che nella direzione opposta circolano le biciclette o i bus). Il ciclista è un "utente debole" della strada perché, insieme al pedone, ha le conseguenze più gravi in caso di incidente. Ma è anche un utente abbastanza in-

disciplinato o disattento, e per questo raccomando la consapevolezza della sua "leggerezza" e una maggiore prudenza.

I comportamenti dei ciclisti sono quasi tutti regolati dall'art. 182 del Codice della Strada. Ad esempio: "I ciclisti devono procedere su unica fila e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due;

quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro". Quindi, è irregolare, pericoloso e sanzionabile il comportamento dei ciclisti, soprattutto quelli "sportivi", che invadono la strada affiancati. Inoltre: "I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano ... e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie". Particolare prudenza è richiesta ai ciclisti quando sono

in promiscuità consentita con i pedoni: "I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza". È bene ricordare che non è mai consentita la circolazione dei ciclisti sui marciapiedi, fatti salvi i casi in cui la segnaletica non indica un percorso ciclo-pedonale con la circolazione dei ciclisti "sul lato adiacente alla carreggiata stradale..."

* baroniogastone@libero.it

Le persone, e, in particolare, i residenti, i pedoni, i bambini, gli anziani e i ciclisti temono la strada indipendentemente dall'effettiva incidentalità, dai flussi di traffico e velocità dei veicoli. Questa percezione di rischio è generalmente percepita nelle vecchie strade "disordinate e irregolari" che costringono a camminare sulle carreggiate, sfiorati dalle auto, dalle moto, dai bus, e condizionano le scelte personali favorendo l'uso dell'auto a discapito del camminare o della bicicletta.

Nei quartieri ad elevata assenza degli spazi che dovrebbero essere dedicati ai pedoni o ciclisti, è inevitabile chiedersi:

1 - con strade regolarmente organizzate sarebbe uguale la percezione del rischio?

2 - Le persone aumenterebbero la scelta di muoversi a piedi o in bicicletta se fosse più visibile e percepita la sicurezza per queste categorie di utenti?

3 - In un quartiere più ordinato sarebbe più corretto e rispettoso il comportamento degli utenti?

Se le risposte sono positive, allora stare attenti alla "percezione". Il caos sulle strade facili da trarre e contenuti rispetti a rispet

"DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA"

La preoccupazione nelle strade vecchie

di Gastone Baronio

Questa realtà si può spiegare con la metafora di una stanza disordinata: se una persona entra in una stanza con tutti gli oggetti disposti in un evidente caos, non si preoccupa

stato posto in modo disordinato.

Al contrario, entrando in una stanza ordinata saremo portati a mettere il nostro oggetto seguendo la logica dell'ordine visibile

sulla strada, è evidente che la persona non può incidere solitariamente in una strada dove non ci sono regole e non ci sono spazi adeguati e corretti per tutte le funzioni e utenti della strada. La strada è un luogo complesso, e se in una stanza disordinata una persona volenterosa può iniziare un solitario lavoro di ordine prima di posizionare il proprio oggetto, questo atteggiamento virtuale non è possibile sulla

za delle strade:

1 - la prima responsabilità è dovere spetta all'ente proprietario della strada; 2 - il comportamento dei cittadini va valutato sulle strade corrette e ordinate; 3 - l'ordine formale e sostanziale del sistema stradale determina la reale percezione del rischio e, quindi, delle scelte personali più libere e serene del come muoversi nella propria città.

Le strade non smettere

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA ROTATORIE: FACCIAMOLE MEGLIO

di Gastone Baronio

In una città del nord-ovest italiano, è stata realizzata una rotatoria lasciando al centro un esistente distributore di carburante. A parte questo grave ed inaccettabile errore, alcune rotonde costruite sulla rete stradale esistente, hanno a una serie di piccole e grandi difetti, quasi sempre causati dai vincoli di spazio, ma che possono essere ridotti o eliminati con maggiore attenzione nella progettazione.

Questi errori compromettono la sicurezza e il rapporto di fiducia con gli utenti. Al contrario, accompagnare i veicoli sui percorsi delle rotonde come fossero inseriti sui dei binari, crea

un'oggettiva sicurezza e responsabilità nei cittadini.

E' difficile descrivere con le parole le forme delle strade, delle rotonde e delle traiettorie immediatamente comprensibili con dei disegni, ma ci provo.

Sulle strade extra urbane a volte un ramo stradale ha il difetto di essere tangente alla rotonda, e i veicoli possono entrare troppo velocemente sulla stessa rotatoria. In altri casi, per rimediare al difetto della strada tangente alla rotonda, qualche progettista modifica la traiettoria della strada con una netta curva che porta il ramo stradale al centro della rotatoria, costringendo il veicolo a rallentare. Idea giusta, ma molto spesso la curva è troppo netta, troppo improvvisa, e l'utente deve ridurre la velocità in spazi ridotti e senza adeguato preavviso. Chi rimedia a questo errore strutturale installando il semplice segnale di limite di velocità, compie la facile ma irresponsabile scelta di scaricare tutta la sicurezza sull'abilità dell'utente. In questa situazione il pericolo maggiore è il gravissimo rischio, so-

prattutto sulle strade poco illuminate, di immettersi nella rotonda dal ramo stradale dove invece i veicoli escono dalla rotonda (vi è mai capitato o rischiato di farlo?). Questo pericolo può essere facilmente eliminato allungando di diverse decine di metri l'isola di traffico che divide la corsia di ingresso dalla corsia di uscita dalla rotonda. In questo modo il veicolo è obbligato a stare nella sua corsia, a non fare sorpassi in corrispon-

denza della rotonda e a compiere in maggiore sicurezza la curva della sua traiettoria. Invece, vero errore, si costruiscono inutili "mozziconi" di isole di traffico.

Anche nelle rotatorie urbane a volte ci sono strade in tangente alla rotonda (gli spazi più difficili e obbligati), ma con conseguenze meno pericolose perché la velocità è più moderata, anche se possono rimanere gli stessi rischi nelle ore notturne quando gli utenti sono più veloci e imprudenti.

In città le rotonde possono essere più pericolose per gli attraversamenti dei pedoni (ma non esistono studi in merito), perché, a mio parere, nel-

le rotatorie i veicoli sono quasi sempre in costante movimento e poco propensi a dare la precedenza agli utenti deboli, a perdere il vantaggio e il piacere di questo costante movimento.

La sicurezza dei pedoni si complica se non ci sono le isole di traffico o se sono irrilevanti. Quindi, la facile ma spesso dimenticata sicurezza nelle rotonde urbane ricade nelle isole di traffico: devono essere ampie, lunghe e ben protette. Poi ci sono altri utili accorgimenti per aumentare la sicurezza delle utilissime rotonde, e i progettisti devono essere più attenti, meticolosi e responsabili.

baroniogastone@libero.it

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

I sei fattori della sicurezza

di Gastone Baronio*

Gli esperti del traffico individuano in tre fattori le componenti della sicurezza stradale: 1) il veicolo, 2) la strada, 3) l'utente.

Nella mia ricerca sulle problematiche e le tecniche più efficaci ed innovative sulla qualità della mobilità e della sicurezza, ho individuato altri tre fattori fondamentali: 4) la legge, 5) il controllo, 6) l'informazione-formazione-educazione.

Questo è l'insieme dei sei "fattori primari" che compongono il sistema della sicurezza stradale dove all'interno ci sono tanti "sotto fattori"

lative qualità.

Mi spiego con qualche esempio. La legge sulla "patente a punti" ha favorito, nel 2005, la riduzione degli incidenti stradali su tutto il territorio nazionale. Quindi, la legge ha determinato un'immediata efficacia incidendo sui comportamenti degli utenti e lasciando invariati tutti gli altri fattori. Poi "l'effetto legge" si è in parte ridotto, forse per il limitato numero di controlli e la conseguente certezza della pena. Se la legge è lascia-

stente controllo (la legge senza controllo perde l'efficacia sul comportamento delle persone).

Sulle autostrade si è ottenuta la minore diminuzione dei morti negli incidenti stradali, raggiungendo l'obiettivo di meno 50% entro il 2010, e i principali strumenti sono sta-

to degli utenti.

In questo caso la legge e il controllo perfettamente combinati sono stati efficaci sui comportamenti degli utenti che hanno corrisposto alle stesse attese della legge e del controllo.

Invece, altro esempio, nelle intersezione modi-

sabile, mentre è stata la struttura della strada (la rotonda) ad incidere prioritariamente sulla sicurezza e sugli incidenti, diffusamente diminuiti.

Se costruiamo una pista ciclabile efficiente, immediatamente i ciclisti percepiscono la sicurezza e gli automobilisti si sentono più tranquilli. Anche in questo caso sono invariati i veicoli, i comportamenti, il controllo, ecc., ed è la struttura della strada a garantire la sicurezza.

Tutti i "fattori della si-

tostrada al marciapiede, dall'auto al ciclista, al pedone.

Nella "neonata e improvvisata disciplina della mobilità" c'è ancora molto da fare per dare un'identità tecnica e culturale a questa bistrattata materia, ma, purtroppo, non si vede l'impegno delle istituzioni nazionali per dare dignità scientifica, professionale e strutturale a questa scienza.

Per questo alcuni fattori della sicurezza stradale sono ancora molto de-

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

Camminare in sicurezza è ancora molto difficile

di Gastone Baronio

Una campagna nazionale sulla sicurezza stradale intitolata "SIAMO TUTTI PEDONI" sottolinea la semplice, inevitabile e fortunata condizione che possiamo muoverci con le nostre gambe.

Il termine pedone è relazionato soprattutto al "camminare sulla strada", ma non tutti sono propensi a questa attività per se stessi (molti preferiscono sedere sul veicolo che li trasporta fin sotto la destinazione), o a sostenere e favorire gli spazi e la sicurezza degli al-

tri pedoni.

Non siamo molto propensi alla "dignità del pedone", e non ci accorgiamo neppure quando rinunciamo o neghiamo la dignità a noi stessi.

Nel secondo decennio del duemila stiamo ancora discutendo se lasciare lo spazio e favorire i tempi di spostamento dei pedoni, e mi domando se questa ennesima libertà di parole e di confronto è un segno positivo di democrazia o quello negativo dell'inciviltà di non avere ancora marciapiedi, percorsi pedonali continui e sicuri, e il rispetto

dei più deboli.

Ma chi sono i pedoni? Perché hanno così poca influenza, ad esempio, rispetto alla lobby trasversale degli automobilisti e delle loro proteste spesso schizofreniche?

Perché se una qualunque persona rientrando a casa impreca per non aver trovato il parcheggio dove voleva (e

non un po' più in là dove c'erano posti auto liberi, e poi camminare), riceve l'attenzione e la solidarietà di tutti i familiari, mentre se racconta le sue difficoltà e pericoli di pedone, raccoglie indifferenza?

Perché molti sono propensi ad invadere con l'auto in sosta i percorsi pedonali degli altri figli

che vanno a scuola, degli altri nonni che fanno a passeggio, delle altre mamme che spingono la carrozzina? E, all'opposto, perché ci accorgiamo dei pericoli e dell'insicurezza dei pedoni solo quando è nostro il piccolo figlio che va a scuola a piedi, siamo noi la mamma con la carrozzina, siamo noi il nonno dal passo incerto e noi, sfortunatamente noi, la persona sulla carrozzina?

E perché non siamo così semplicemente bravi, educati e civili da distinguere i prioritari diritti degli altri e i nostri do-

veri nell'elementare spazio di una strada?

Perché il pedone italiano del 2010 deve ancora lottare per il diritto di camminare in sicurezza? E perché nel 2010 camminare è ancora l'ultimo dei diritti e della qualità della mobilità quotidiana?

Rispondete onestamente a queste domande, e, probabilmente, avrete un'altra idea sulla strada, sulla vostra città, sui vostri comportamenti e su quelli degli altri; sui nostri "diritti e doveri sulla strada".

baroniogastone@libero.it

Il pacifico Woody Allen attore perse la sua timida calma solo una volta nel film "Anything else" del 2003 quando, "derubato" del parcheggio della propria auto da due muscolosi, prepotenti e minacciosi personaggi, torna sui suoi passi, scende dall'auto e rombe fanali, vetri e carrozzeria della loro auto (con i b allonta

La strada, la parcheggio derisi il noi. In solo un perdita spesso la stressa ne, e, c

siano più le occasioni dove perdiamo le staffe al lavoro, a quando usiamo i (dis)servizi o addirittura in famiglia.

Ma la strada è un luogo un po' imprevedibile, che ci mette alla prova ogni giorno, ci aiuta ad alterare lo stress e noi, più o meno ottusi a volere quello che la strada non può darci, ci diamo molto da fare per au-

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

I maleducati nelle strade

di Gastone Baronio

più violente.

Perché sembra che la strada abbia una sua specifica categoria di maleducati e arroganti. Nel mio lavoro è forse la

ste ciclabili e dei parcheggi.

Ma chi sono i "maleducati della strada". Sostenere che lo siamo un po' tutti è forviante e sba-

che hanno continui e costanti comportamenti di assoluta indifferenza ai diritti degli altri utenti. Sono tutti quelli che calpestando la sicurezza altrui e ti mandano a quel paese se glielo fai notare (rispetto a quelli che se fanno qualche imprudenza abbassano la testa e alzano la mano per chiedere scusa e non il dito medio). Sono tutti

che cedono sempre il passo). Sono tutti quelli che vorrebbero risolto la fame nel mondo, finite tutte le guerre, eliminate tutte le ingiustizie prima di far attraversare un pedone sulle "strisce" o di pagare una multa per aver parcheggiato sul marciapiede. (rispetto a quelli che sono corretti e disponibili indipendentemente dagli altri e dal

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

Parcheggio o finestra

di Gastone Baronio

Nel mio lavoro mi accade spesso di ricevere persone che chiedono che sia istituito il divieto di sosta di fronte alle loro abitazione costruite sulla strada per evitare che le auto parcheggiate gli impediscano di entrare in casa o perché gli oscurano le finestre.

I colleghi che incontro nei miei corsi di formazione sulla mobilità e sicurezza stradale, mi raccontano gli stessi problemi nei loro centri storici e nelle strade dei vecchi centri abitati fuori le mura con le case costruite a "bordo strada". E' facile immaginare i conflitti più

o meno aspri tra chi vuole i parcheggi e chi difende una vita serena e "alla luce del sole" nelle proprie abitazioni, e come, in questa querelle, ogni decisione comporterà il disagio di qualcuno, soprattutto se mancherà il sano e salutare buon senso.

Infatti "l'oscuramento delle finestre" è aumentato per il maggiore numero delle auto, dei furgoncini, degli alti monovolume e degli ingombranti SUV, quei "carri armati" che hanno licenza di circolare sulle strade. Il problema mi ricorda un vecchio film del 1962, "Gli anni ruggenti", del regista Lui-

gi Zampa, dove un giovane Nino Manfredi interpreta un assicuratore inviato per lavoro in una cittadina della Puglia che viene scambiato per un gerarca fascista mandato da Roma per un'ispezione politico-amministrativa sui governanti locali. Quando, dopo varie commedie della corruzione e del ridicolo, l'equivoco viene chiarito dai vertici locali del Fascio, l'assicuratore riparte in treno e

trova in tasca una lettera che gli aveva consegnato un contadino dei sassi di Matera dove aveva scritto: "Caro Duci tengo 56 anni e in vita mia non mi ho mai affacciato ad una finestra datosi che vivo in una grotta con rispetto parlando peggio del presepì. Ora ti chiedo se posso avere una casa non tanto per la casa ma per la finestra che non ne ho mai tenuta una. Me la puoi dare datosi che il mio figlio è

caduto in Africa e non è più tornato lasciandomi vedovo del tutto. Caro Duce ora che sto proprio solo vorrei avere alquanto meno una finestra per mettermi affacciare e pregare per te che ce ne hai tanto bisogno: Mi firmò Callicchio Lorenzofu Eugio Andrea". E su queste parole finisce il film.

Se mai quel contadino fosse stato accontentato e avesse avuto la sua casa e la sua finestra, quale sarebbe stata la delusione se dalla finestra avesse visto solo le lamiere delle auto parcheggiate davanti alla sua quota di luce, di sole e di vita? A chi ha la casa

sulla strada oggi può succedere questo davanti alle proprie finestre già velate dalle bianche tende per nascondersi dagli occhi dei passanti, e senza l'ulteriore luce nascosta da un'auto che è sostituita velocemente da altre auto, o da quell'unica automobile che qualcuno lascia lì per giorni, settimane perché la strada è giustamente di tutti.

Allora il parcheggio o la finestra? Qual è la giusta decisione? Sono gradite le vostre opinioni e consigli, anche per la curiosità di misurare la sensibilità dei concittadini.

baroniegastone@libero.it

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA LA MOBILITÀ "È" L'ATTIVITÀ PER ECCELLENZA

di Gastone Baronio*

La mobilità è l'attività che interessa il 100% delle persone e per tutta la vita. Nessun'altra azione o interesse umano è così totalizzante come il muoversi. Anche chi è forzato all'immobilità temporanea o permanente ha bisogno di qualcuno che si muove per lui, e questa dipendenza ci preoccupa perché, in caso di incidente del nostro "aiutante", ci sentiamo corresponsabili e diciamo: "se non ti avessi chiesto di andare ...".

La qualità della mobilità non ha limiti di spazio e di tempo come nessun altro servizio e funzione della nostra vita.

Ovviamente siamo principalmente preoccupati

della strada e sicurezza sotto casa, poi dei nostri percorsi quotidiani, poi della mobilità nella nostra città, ma più spesso i nostri problemi o incidenti avvengono su "strade occasionali", di altre città, di altre regioni e addirittura di altre nazioni.

Possiamo essere del tutto indifferenti se, abitando in un'altra città, ad esempio a Napoli ci sono pochi asili nido, o a Palermo c'è, o a Bari ne l'os-

sa infatti la mobilità non ha limiti di spazio e di tempo come nessun altro servizio e funzione della nostra vita.

Ovviamente siamo principalmente preoccupati

La qualità del cartellone teatrale della nostra città potrà essere un piccolo o grande piacere per il quantitativamente limitato pubblico degli appassionati, mentre un inco-

ne, e con valide alternative negli ospedali di altre città, mentre la quotidiana congestione del traffico o l'inefficienza del trasporto pubblico o i pericoli per i ciclisti e pedoni non

confrontare con tanti piccoli e grandi problemi successivi: la scuola, il lavoro, l'amore, la carriera, la famiglia, i figli, i soldi, ecc., ma permangono quasi ogni giorno i piccoli e grandi problemi del traffico, della sosta, dei pericoli quotidiani del muoversi personali o dei nostri familiari.

Quando andiamo in un'altra nazione per turismo, di solito non per-

politana.

Insomma, nessun problema e nessuna qualità è così universale e senza limiti di spazio e di tempo come la mobilità, la strada, il muoversi.

L'universalità del muoversi è ben rappresentata dai cittadini che sui giornali locali, negli incontri con gli amministratori pubblici, nella dialettica quotidiana hanno l'abitudine di "parlare di traf-

"E"

istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti, l'albo degli esperti in materia di piani del traffico, formato mediante concorso biennale per titoli; questo albo di esperti previsto nel 1992 dall'articolo 36/8 del Codice della Strada non è stato mai istituito.

In una direttiva ministeriale del 2000 si riafferma che: "È necessario che sia curata la continua formazione ed aggiornamento del personale, in particolare tecnico, degli Enti proprietari di strade". Anche la Comunità europea sottolinea che: "Occorre migliorare le

competenze dei professionisti del settore della mobilità urbana" ("Libro verde" anno 2007).

Ma in Italia esiste il "tecnico della mobilità", anzi, un insieme di esperti che, con varie competenze, professionalità e aggiornamenti studiano, ricercano e progettano il "sistema della mobilità", il sistema dell'attività umana che interessa il 100% delle persone, lo sviluppo o la criticità delle città ed in un Paese, la qualità o il pericolo del muoversi quotidiano, la sicurezza e la salute?

La risposta è decisamente no.

Nel nostro Paese, nelle nostre città, non ci sono

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA UNA MOBILITÀ SENZA PROFESSIONE

di Gastone Baronio

tecnici specificatamente preparati alla programmazione, progettazione e gestione del sistema della mobilità. Ad esempio, non ci sono studi dedicati nel settore universitario. Non c'è formazione nella Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione con corsi dedicati solo ai bilanci e ai contratti, a cose cartacee che durano un anno, e non si formano i tecnici che costruiscono opere pubbliche che dura-

no decenni e secoli.

Il sistema della mobilità italiano non ha criteri e parametri progettuali, non ha concetti e valori, certificazioni di qualità e di efficienza, storia e tradizione positiva, e non ha una conseguente professionalità di tecnici preparati e aggiornati a questa attività primaria.

L'improvvisato tecnico della mobilità è così povero di cultura, di preparazione, di riferimenti e di

aggiornamenti che crede ancora di poter progettare e gestire il "sistema della mobilità" con il Codice della Strada che invece è quasi tutto materia da vigile urbano.

Molti Comuni italiani, anche importanti, con cinquanta o centomila o più abitanti, sono privi di uffici e di tecnici dedicati al sistema della mobilità (è come non avere la sala operatoria in un grande ospedale).

In Italia servirebbero circa 10.000 "tecnici della mobilità" per garantire una qualità diffusa al "sistema nazionale e cittadino della mobilità".

Invece, i "forzati ed improvvisati tecnici delle

strade" spesso fanno errori così banali che è come se in un nuovo edificio multiplano mancassero le scale e molte stanze fossero senza finestre.

Tutti così i tecnici della mobilità? Sicuramente questo è il livello di (non) professionalità che il nostro Paese e le nostre città non garantiscono al sistema della mobilità, a cui qualche tecnico rimedia da autodidatta e con la buona volontà.

Una realtà incomprensibile perché la mobilità è per tutti - amministratori e cittadini - il primo problema. Forse perché, nonostante tutto, ci muoviamo: se vi basta?!

baronio.gastone@libero.it

... e diffusa sulla rete ... con il sito web “mobilità e sicurezza stradale”



mobilità & sicurezza stradale

RICERCHE / DATI / ANALISI /
INFORMAZIONE / FORMAZIONE / PROGETTI

Il sito più informato e aggiornato

sui principali temi del “sistema della mobilità”,
fondamentale per il tuo aggiornamento tecnico,
culturale e autorevolezza professionale.

raccogliamo le migliori esperienze nazionali ed internazionali
per informare, formare e aiutare la “classe dirigente” che ogni
giorno può decidere e migliorare la “grande e piccola” mobilità
quotidiana e di lungo periodo

**I tuoi problemi sulla mobilità e sicurezza stradale possono
trovare le risposte sul nostro sito. consultaci per i tuoi casi
particolari: avrai sempre la nostra risposta**

Il sito è accessibile con un abbonamento
annuale di solo 45 euro, come contributo per le
nostre spese di gestione, ricerche,
aggiornamenti, didattica delle dispense e
spedizioni news letter. Grazie a chi sostiene
questo progetto informativo, formativo, tecnico
e culturale.

Per maggiori informazioni [clicca qui](#)



INFRASTRUTTURE

SICUREZZA STRADALE

SOSTA E QUALITÀ URBANA

TRASPORTO PUBBLICO

MOBILITÀ SOSTENIBILE

CODICE DELLA STRADA

INNOVAZIONE



IN EVIDENZA



05 aprile, 2017
Roma: “scooterino” la app per
condividere la moto.

... ma il sogno continua ... per strade ancora più belle e vissute ...

... in ogni **QUARTIERE** c'è un proprio “spazio storico”, uno “spazio comune” che deve diventare un MIGLIORE “luogo sociale”, lo spazio dove si riconosce e incontra la comunità ...

... strada con pista ciclabile e spazi urbani a Cesena riqualificata con il contributo del ..



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



... e la gente chiede STRADE-PIAZZE da vivere e CONDIVIDERE ...

..2

MARTEDÌ — 5 NOVEMBRE 2019 — IL RESTO DEL CARLINO

QV

Cesena

Viaggio nei quartieri

«Via Parini può diventare la nostra piazza»

I residenti de La Fiorita chiedono uno spazio pubblico dove vivere la comunità. «Quest'area, già impoverita di servizi, deve rinascere»

di **Lucia Caselli**

I negozi hanno abbassato le serrande, le strade si sono svuotate e le persone hanno smesso di conoscersi. Sono mali comuni a tanti quartieri, ma per farvi fronte nell'ex quartiere Ina-casa Fiorita nel 2013 è nata l'associazione di promozione sociale Rifiorita. Lo scopo, come spiegano i protagonisti dell'associazione, è quello di migliorare le condizioni e la qualità del 'quartiere nel quartiere', come tutti da sempre lo definiscono, ponendo attenzione al tema dello spazio pubblico e alle relazioni.

In questi sei anni, di passi avanti ne sono stati fatti, soprattutto da quando nel 2016 è stato inaudiv-



Denis Parise, architetto e presidente dell'associazione Rifiorita

coppia cinese, la pensionata Lucia Fabbri racconta che servirebbe un negozio di generi alimentari dato che quello che c'era ha chiuso i battenti.

«I centri commerciali e i grandi supermercati – è il solito schema – hanno fatto chiudere tutto e per i più anziani con problemi di spostamento sono venuti a meno punti di incontro come il negozietto sotto casa. Nella zona più interna del quartiere non c'è più nemmeno un bar, è rimasto in piedi soltanto il panificio Sbrighi».

Michela Imperatore si è da poco trasferita e non è affatto pentita della scelta fatta: «Sono qui da due mesi, prima vivevo a San Mauro in Valle. Ad essere sincera pensavo peggio, in termini di pe-

LA STORIA

Zona residenziale con un'anima forte

1 La fondazione

La Fiorita, nel quartiere Fiorenzuola, nasce nel 1955 per fare spazio alle case Ina-Casa

2 La rinascita

Nel 2013 è nata l'associazione Rifiorita con lo scopo di promuovere eventi culturali e migliorare le condizioni di vivibilità del quartiere

... a conclusione della favola ...

*... guardando le strade della VOSTRA città,
sapreste dire:*

**DA CHE PARTE STA'
la VOSTRA CITTÀ???**

***... e tutti vissero
UN PO' più sicuri, fiduciosi, collaborativi, giusti,
insieme, felici e sereni ...***

grazie della cortese attenzione

arch. gastone baronio
servizio mobilità, comune di cesena

(provincia forlì-cesena, regione emilia-romagna)