



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

Spoletto

venerdì 28 aprile 2017

relazione su

**PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana
nel Comune di Cesena**

arch. gastone baronio, servizio mobilità, comune di cesena



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

c'era una volta ...

... il pensiero di uno scrittore 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)



Spoleto
venerdì 28 aprile 2017



COMUNE DI CESENA

Quartiere n. VIII "Rubicone"

Via P. Suzzi, 195 (Calisese) - tel. 0547-378017

Servizio Partecipazione

tel. 0547-356241 - fax 0547-356545

e-mail: forti_a@comune.cesena.fc.it

P.G.N. 33929/454

Cesena, 22.03.2017

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 Zorloni



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

c'era una volta ...

... una ridente cittadina, dinamica e laboriosa, che **ogni giorno e da decenni** viveva e soffriva di **costanti conflitti, paure e drammi dei cittadini** che litigavano tra loro e contro il “*potere*” indifferente ai gravi problemi di:

- ▶ **vivere e muoversi in strade pericolose**
- ▶ **senza regole, ordine e sicurezza**
- ▶ **dove vinceva 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 usciva di casa solo se protetti dalle lamiere 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.**

i problemi non venivano risolti ...

Chi aveva il potere sulle strade e gli esperti che dovevano eliminare o ridurre i danni, non solo non erano in grado di risolvere il problema, ma eseguivano interventi che aumentavano i conflitti, la contestazione 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, incompetenti e incapaci di garantire sicurezza e tranquillità ai più deboli**
- ▶ **non sapevano cosa fare e sprecavano denaro**
- ▶ **la gente continuava a lamentarsi, a protestare
e non poteva collaborare e addirittura contribuiva a peggiorare la situazione.**

*questo era lo stato
delle strade
senza regole
pericolose, violente e
con morti*



convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena



convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena



convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena



convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena





















una giovane morte, i cittadini che si ribellano, un nuovo principe e aiutanti

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**
- ▶ **il dramma fu di tutta la città**
- ▶ **che commossa si impegnò per evitare questi drammi in futuro.**

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

- ▶ regolare le strade con funzioni adatte alle proprie dimensioni
- ▶ assicurare percorsi continui per tutti i pedoni
- ▶ togliere la sosta dove non consentita e pericolosa
- ▶ moderare la velocità
- ▶ ridurre gli incidenti e non avere più morti sulle strade
- ▶ dare sicurezza e ordine alle strade, dignità ai quartieri, civiltà ai comportamenti.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

***tanti cittadini coinvolti
nel “progetto
partecipato” per
“civilizzare le strade”***

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.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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 Romano	residente
Sig.	Gazza Amleto	presidente del Quartiere Cesuola



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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.	Presepì 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 Alessandrino	residente
Sig.	Alvisi Agostino	confcommercio
Sig.	Montalti Sara	confcommercio



Spoleto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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-commerciante
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



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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.

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



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.

Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 7 m.



STATO FUTURO STRADA LARGA circa 7 m.



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.



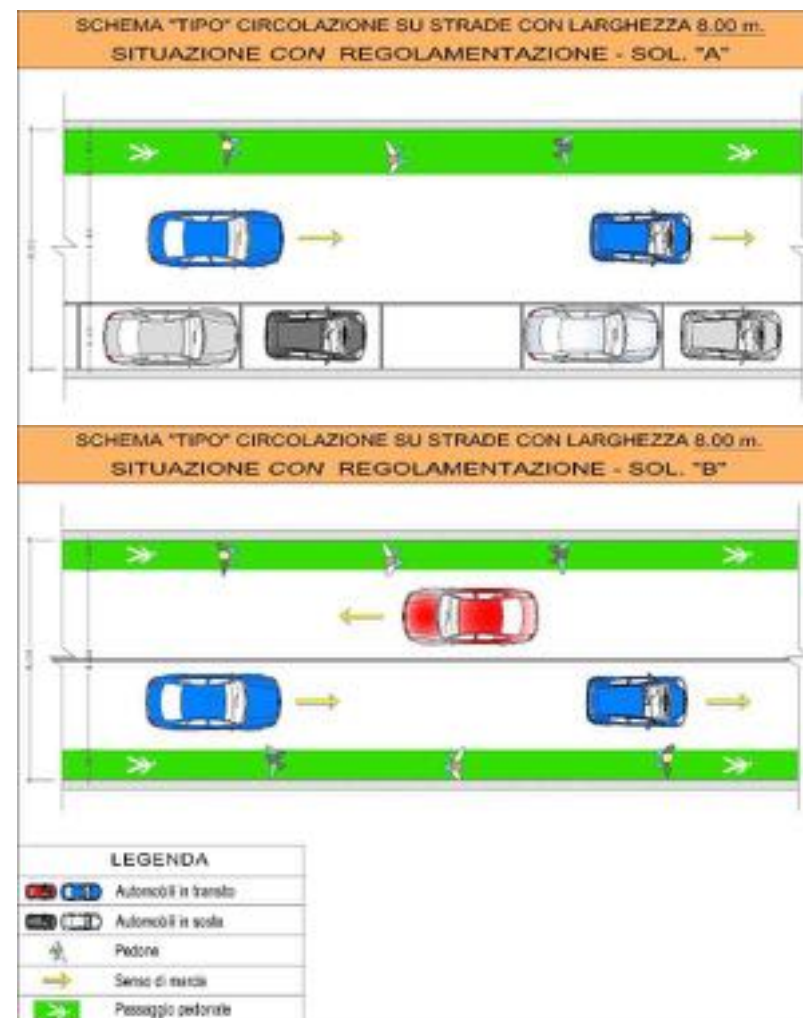
In questo schema, con la strada larga circa 8 metri, sono possibili due diverse soluzioni che si differenziano sostanzialmente perché a doppio senso o a senso unico.

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.



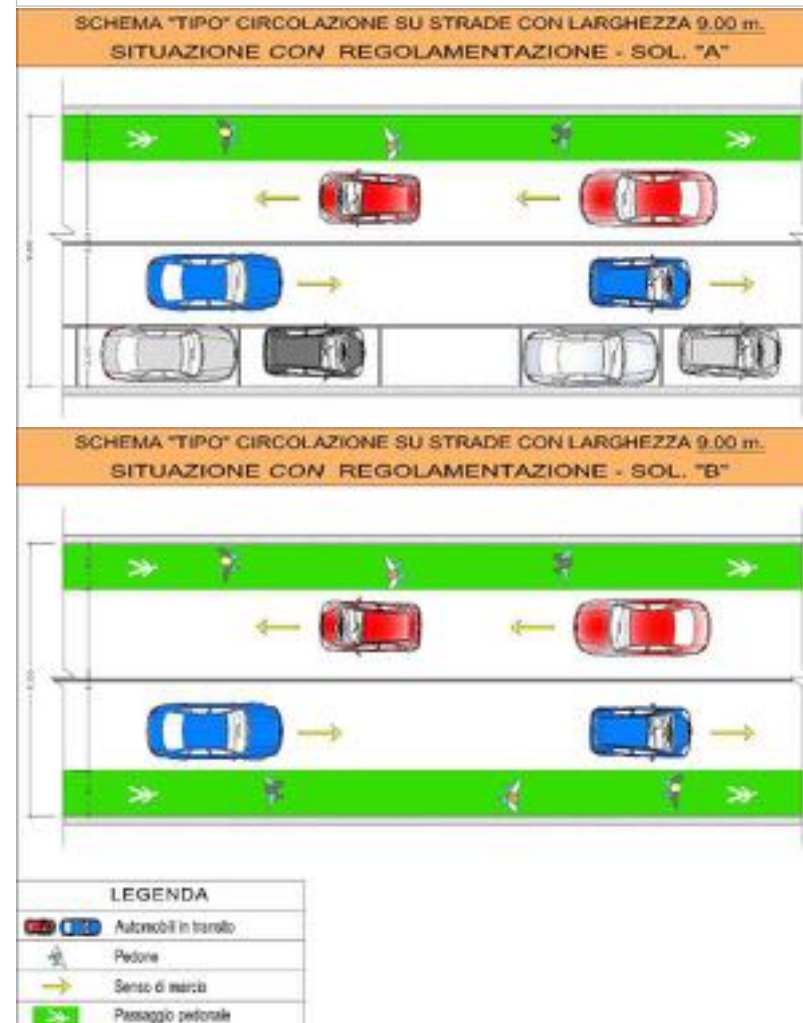
STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 9 m.



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.

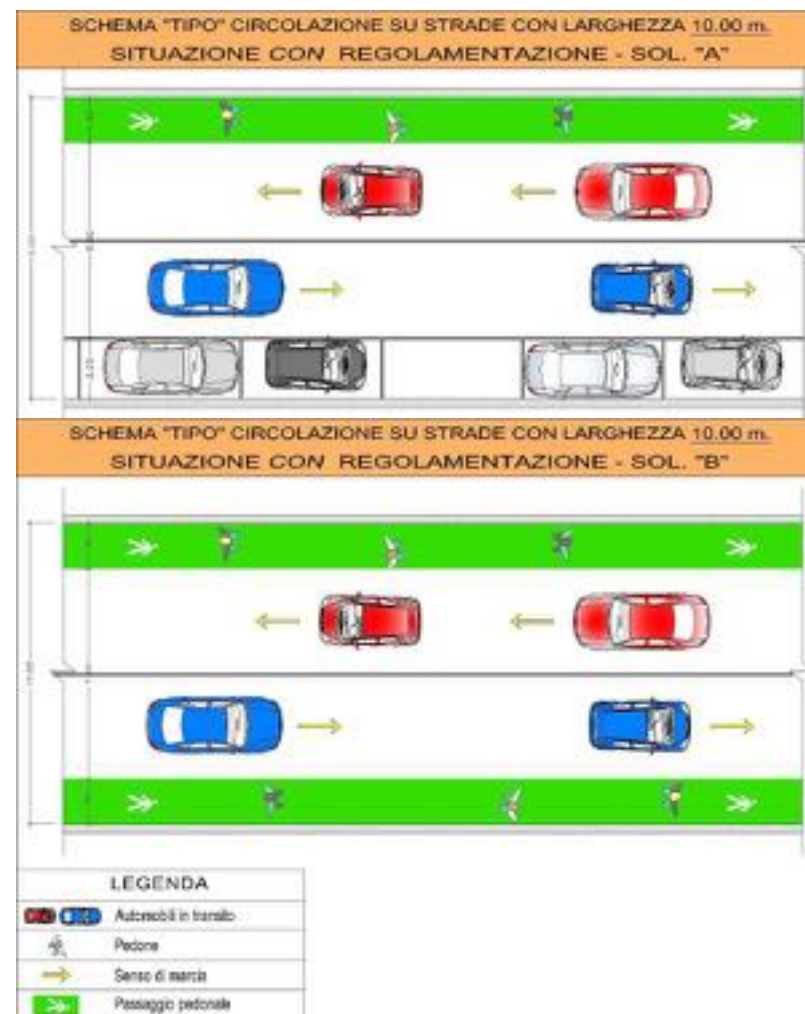


In una strada larga circa 10 metri non cambiano le possibilità di organizzare la sede stradale rispetto alle soluzioni di una strada larga 9 metri.

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.

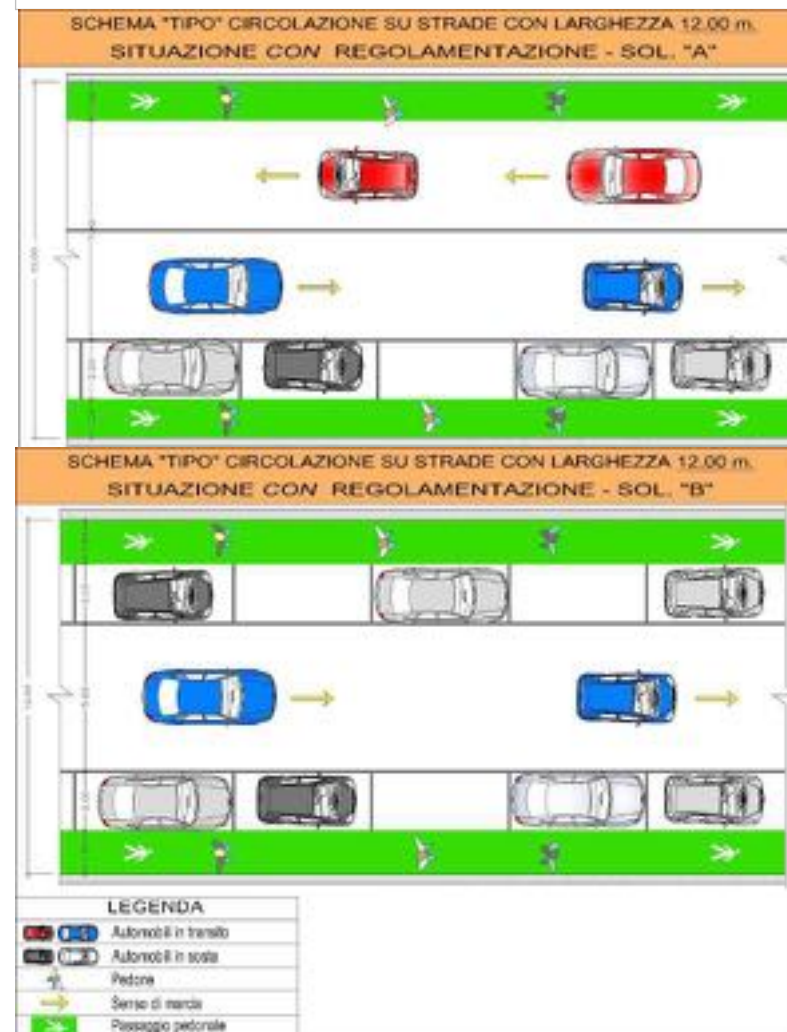


Infine, con una sede stradale larga circa 12 metri, sono possibili le stesse soluzioni indicate nelle strade larghe 9 o 10 metri ma con la possibilità di assicurare i percorsi pedonali su ambo i lati.

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 per le limitate sezioni stradali, o per avere spazi di sosta regolari in una strada dove sarebbe obbligatorio vietare la sosta su ambo i lati per i limitati spazi della strada, ma sono anche un'occasione per:

- ▷ **SEMPLIFICARE la CIRCOLAZIONE** all'interno del quartiere
- ▷ **RIDURRE la COMPLESSITA' delle INTERSEZIONI**
- ▷ **AUMENTARE la SICUREZZA**
- ▷ **LIMITARE gli INGRESSI "PERICOLOSI" al QUARTIERE**
- ▷ **LIMITARE il TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO sulle STRADE LOCALI-RESIDENZIALI**
- ▷ **VIETARE 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.

e le strade iniziarono ed essere più sicure: zona residenziale – zona 30

La “zona 30” deve essere istituita all'interno della rete delle STRADE LOCALI prive di percorsi di attraversamento 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 30-ZONA RESIDENZIALE” è la risposta tecnica alla percezione di pericolo che i residenti avvertono nelle strade locali del proprio quartiere.



e furono tale le strade a zone 30 e in quartieri più sicuri: 138 km

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

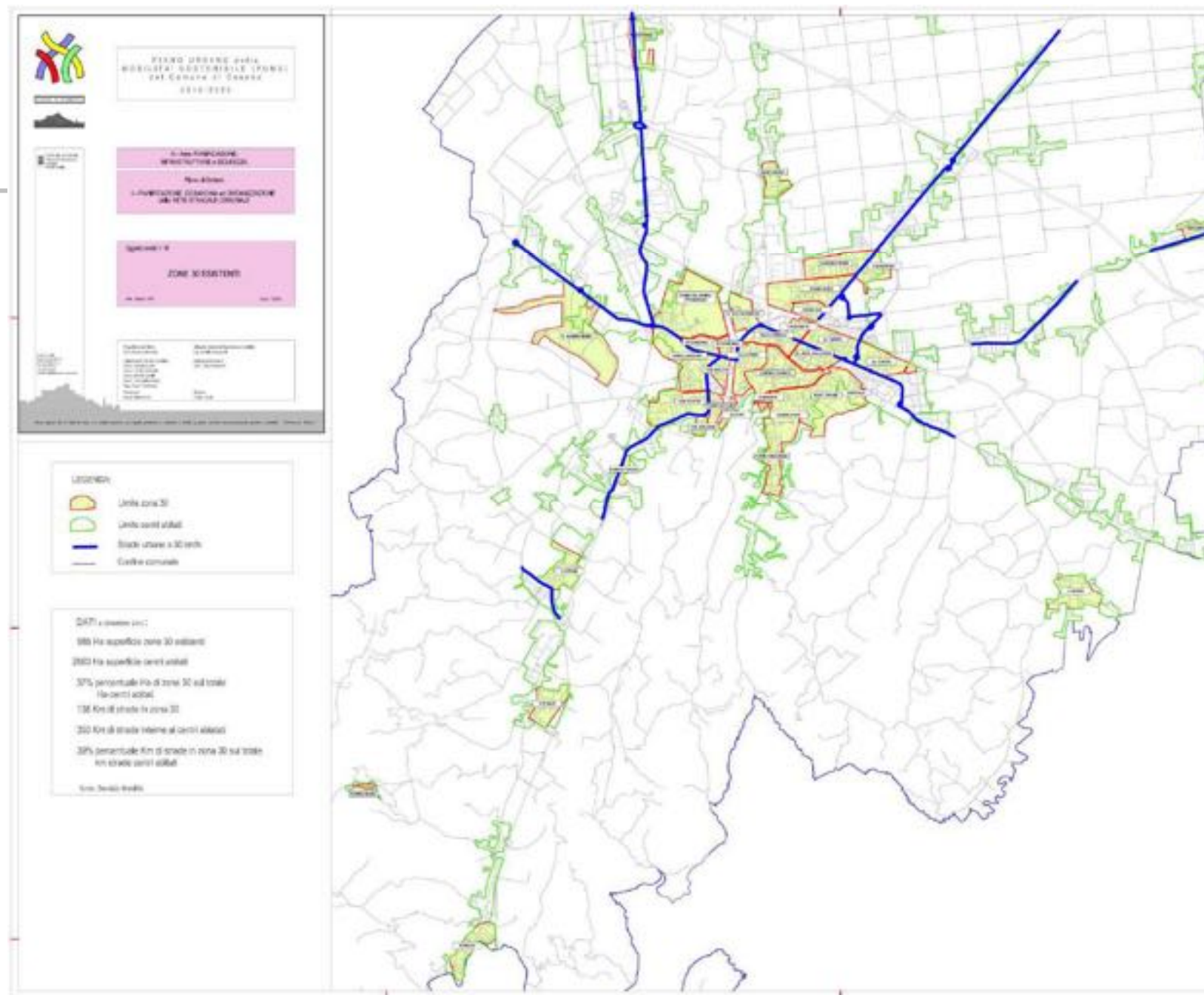
- ▶ **985 ettari di zona 30** pari al 39% della superficie dei centri abitati
- ▶ **149 km di strade in zona 30** pari al 42% delle strade interne ai centri abitati.

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.



le zone 30
completate
al 2015
nel comune di
cesena



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.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

e la sicurezza aveva degli indicatori di qualità

Un “Piano della sicurezza stradale nel quartiere” deve dimostrare la qualità dei propri interventi ed il raggiungimento degli obiettivi verificando degli **indicatori di qualità** tra il “prima e dopo” le diverse fasi di attuazione dello stesso “piano ...”.

Gli **indicatori** sono di breve, medio e lungo periodo e devono essere rilevati e **MONITORATI** con adeguata continuità per costruire una **banca dati** affidabile e comparativa che possa essere confrontata anche con i progetti che saranno attuati in altri quartieri.

Un piano di quartiere ha diversi INDICATORI:

A – MOBILITA' PEDONALE (indicatore di breve periodo, con l'attuazione del piano):

- 1 - percorsi pedonali (metri)
- 2 - marciapiedi (metri)
- 3 - attraversamenti pedonali semplici (numero)
- 4 - attraversamenti pedonali protetti - isole di traffico (numero)
- 5 - attraversamenti pedonali illuminati (numero)

B – MOBILITA' CICLABILE (indicatore di breve-medio periodo / 3-12 mesi) :

- 1 - piste ciclabili in sede propria (metri) (indicatore di periodo più lungo 24-48 mesi)
- 2 - piste ciclabili in corsia riservata (metri)
- 3 - pista ciclo pedonale (numero)
- 4 - ciclisti (numero/ora)

C – SOSTA (indicatore di breve periodo, con l'attuazione del piano):

- 1 - posti auto segnalati a terra (numero posti)
- 2 - sosta irregolare (numero auto)
- 3 - sosta a disco orario – sosta breve (numero auto)
- 4 - sosta per moto (numero posti)
- 5 - sosta per bici (numero posti)
- 6 - sosta per carico-scarico (numero posti)
- 7 - sosta per persone invalide (numero posti)

D – CIRCOLAZIONE AUTOVEICOLARE (indicatore di medio periodo / 1 anno):

- 1 - veicoli traffico di attraversamento (numero/ora di punta)
- 2 - velocità (media km/ora)

E – INTERSEZIONI SICURE (indicatori di medio-lungo periodo / 1-3 anni):

- 1 - rotatorie (numero incidenti)
- 2 - intersezioni rialzate (numero incidenti)

F – INCIDENTI (indicatore di lungo periodo / 3-4 anni) :

1 - totale incidenti (numero/anno)

2 - totale morti (numero/anno)

3 - totale feriti (numero/anno)

G – COMPORTAMENTO degli UTENTI: CONTROLLO e CONTRAVVENZIONI:

1 - contravvenzioni (numero/mese)

2 - fotografie e filmati

H – QUALITA' dell'ARIA e del RUMORE:

1 - rilievo del rumore (decibel)

2 – rilievo dell'aria (co2, pm10, ecc.).

GLI INDICATORI DI QUALITA'
del "Piano della sicurezza strade di
SAN ROCCO, IPPODROMO, TORRE del MORO" - FASE 1

A	MOBILITA' PEDONALE	Unità di misura	Stato ESISTENTE (nelle strade oggetto di intervento)				Stato FUTURO (nelle strade oggetto di intervento)				Differenza sul totale	
			SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	Assoluto	%
	1 - PERCORSI PEDONALI (strade oggetto di intervento)	metri	70	120	210	400	3100	2085	575	5760	5360	1340,00%
B	SOSTA	Unità di misura	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	Assoluto	%
	1 - POSTI AUTO REGOLARI	numero posti	40	471	37	548	204	671	116	991	443	80,84%
	2 - SOSTA IRREGOLARE	numero auto	100	135	45	280	0	0	0	0	-280	-100,00%
C	CIRCOLAZIONE	Unità di misura	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	Assoluto	%
	1 - SENSI UNICI	numero	6	7	3	16	11	18	7	36	20	125,00%
D	CIRCOLAZIONE AUTO VEICOLARE	Unità di misura	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	SAN ROCCO	IPPODROMO	TORRE del MORO	TOTALE	Assoluto	%
	1 - INCROCI PIU' SICURI PER I SENSI UNICI	numero				18				31	13	72,22%
	2 - INCROCI PIU' SICURI PER LE ROTATORIE	numero				5				9	4	80,00%

Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

e tutti videro strade più ordinate, sicure 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





prima



dopo





prima

dopo



prima



dopo





prima

dopo



esempio della **qualità generale** in una strada 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.

esempi di altre sicurezza

prima



dopo

esempi di altre sicurezza



esempi di altre sicurezza



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

esempi di altre sicurezza



e i cittadini furono felici per aver trovato risposte ai loro problemi

Tra gli indicatori di qualità si può inserire anche la capacità del "Piano ..." di rispondere alle problematiche dei cittadini che espongono i loro piccoli e grandi problemi.

Esempio di risposte alle richieste indicate dai cittadini negli incontri pubblici dove il "Piano ..." ha risposto nel seguente modo:

Valutazioni e problemi elencati dai cittadini e le risposte del "piano ..."		
	Problematiche	Risposte del piano
1	I cittadini non rispettano le regole (****)	SI, ma aiutiamoli
2	Occupata la pista ciclabile di Viale Matteotti (**)	SI + Polizia Locale
3	Rischio attraversamento pedoni in V.le Cattaneo all'angolo con Via Farini	SI, ridotto
4	Ridurre la velocità, soprattutto all'angolo tra Viale Cattaneo e Via Farini	SI
5	Aumentare i controlli (*****)	SI + Polizia Locale
6	Mancano i parcheggi per le attività in Via Savio, angolo Via Farini	SI, posti in Via Farini a D.O.
7	Non penalizzare la sosta con i marciapiedi e piste ciclabili	SI, per quanto possibile
8	Controllare le strade e la sicurezza in generale con le telecamere	NO
9	Togliete il dosso in Via Fogazzaro, angolo Via Nuova	IN PARTE
10	Consentire la svolta a sinistra dal Ponte Europa in Via Ricci	??? NO
11	Proteggere lo stretto marciapiede di V.le Gramsci dalla sosta delle auto	Possibile con paletti?



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

12	Pericoloso il semaforo in Via Gramsci presso sede Hobby Terza Età (**)	SI
13	Togliere il semaforo in Via Gramsci presso sede Hobby Terza Età	???
14	Pericolosa la svolta a sinistra del bus della linea 4 dal capolinea di Viale Resistenza	NO
15	Auto in sosta sulla strada del capolinea linea 4 che ostacolano il bus	NO forse sosta D.O. 30 minuti
16	Fare i marciapiedi in Via Savio (***)	SI (lungo periodo)
17	Velocità eccessiva in Via Savio	In parte
18	Via Savio senza percorsi pedonali continui e protetti (***)	SI, attuati
19	Via Savio ad alto rischio per i pedoni costretti a camminare sulla carreggiata per l'occupazione delle banchine dalle auto in sosta (***)	SI, attuato
20	Senso unico in Via Rio Maggiore e pista ciclabile in direzione opposta	NO
21	Sosta irregolare in Via Rio Maggiore nelle ore serali non controllata	SI + Polizia Locale
22	Via Pontescolle pericolosa per la velocità (**)	???
23	Via Levanto pericolosa per la sosta su ambo i lati (**)	SI, attuato
24	Via Ex Tiro a Segno pericolosa, soprattutto all'incrocio con il Viale Matteotti per la sosta irregolare non controllata (**)	SI, attuato
25	Via Cattolica pericolosa per la sosta su ambo i lati (***)	SI, attuato
26	Via Corsica sosta irregolare	SI



Spoleto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

27	Pericolosa Via Pontescolle per la circolazione dei veicoli vicino alle recinzioni (soprattutto nel tratto da Via Nuvolari a Via Rio Maggiore) (**)	SI, attuato
28	Sosta pericolosa in Via Pontescolle vicino a Via Nuvolari	SI, attuato
29	Via Nuvolari consente un ingresso troppo veloce sulla Via Coppi (svolta a sinistra) con pericolo per il vicino attraversamento pedonale	??? NO ampia visibilità
30	Sosta di autocarri in Piazzale Guerra	SI, attuato
31	Perché è interrotta la pista ciclabile in Via Coppi	SI
32	Rotonda all'intersezione tra Viale della Resistenza e Via Gramsci (****)	SI
33	Incrocio pericoloso tra Viale Matteotti con Via Tripoli e Via Cacciaguerra (**)	SI, attuata corsia di svolta e obbligo a destar su Via Cacciaguerra
34	Caos di manovre e parcheggi in Via Albenga, di fronte alla farmacia (***)	SI, attuato
35	Visibilità limitata in Via Ventimiglia all'intersezione con Via Pontescolle (**)	SI, STOP su Via Pontescolle ?
36	Caos di circolazione e sosta nel controviale di Viale Cattaneo di fronte al bar bianconero	SI
37	Manovre scorrette nell'intersezione tra Via Farini, Viale Cattaneo, Via Matteotti (***)	SI, attuato



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

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

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

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

... perchè ... le scelte sono state motivate ... esempio conoscendo gli incidenti stradali

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





Spoleto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

la favola è stata raccontata in altre città ... con i corsi di formazione

ELENCO PARTECIPANTI ai MIEI CORSI di FORMAZIONE																
CORSO, LUOGO, DATA e TEMA del corso							PARTECIPANTI									
CITTA'	Data (giorno/mese/anno)	Società	TITOLO del CORSO	Giorni	Enti Aziende	Personale	ELENCO SINGOLI ENTI e AZIENDE									
							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 MILANO	11 giugno 2008	FORREL	ACQUEDUCI	1	7	10	Azzurra	Gorgonzola	Milano2	Novara	Paderno Dugnano2	Area Interale	Voghera2			
2 VENEZIA	11 ottobre 2008	FORREL	ACQUEDUCI	1	6	15	Bussolengo2	Duino2	Imola2	Padova	Treviso3	Venezia3				
3 VENEZIA	21 gennaio 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	6	ASV Spa	Castellazzo	LG Sanvit	Pieve di Sacco2	Venezia					
4 MILANO	11 maggio 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	4	5	Parco2	Bagnolo in Piano	Este	Lombard Pavia						
5 VENEZIA	11 giugno 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	11	15	Prov. Bologna	Duino2	Este	Montebello Maggiore	Pieve di Soligo	Pieve di Sacco2	San Donato di Po	Treviso	Venezia2	Sistema del Grappa
6 VENEZIA	11 giugno 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	8	15	Prov. Bologna	Duino2	Este	Montebello Maggiore	Pieve di Soligo	Pieve di Sacco2	San Donato di Po	Treviso	Venezia2	Sistema del Grappa
7 MILANO	11 giugno 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	10	12	Bagnolo in Piano	Bergamo2	Bologna	Dugnano2	Lombard Pavia	Milano	Pavia	Rovato	Treviso	Treviso
8 MILANO	11 giugno 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	8	7	Arato	Carnate2	Este	Prov. Pavia	Rovato	Spedale				
9 FIRENZE	11 ottobre 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Prov. Lucca2	Padova2	Prov. Reggio Emilia							
10 FIRENZE	11 ottobre 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	2	9	Prov. Lucca2	Padova2	Prov. Reggio Emilia							
11 BOLOGNA	3 novembre 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	3	6	Prov. Arezzo	Cento2	Venezia3							
12 BOLOGNA	3 novembre 2009	FORREL	ACQUEDUCI	1	3	6	Prov. Arezzo	Prov. Pavia2	Talento2							
13 MILANO	22 gennaio 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	4	6	Bussolengo	Finale Ligure2	Pavia2	Letimbo	Montebello					
14 MILANO	11 gennaio 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	4	6	Prov. Cagliari2	Cogno Monzese2	Grugliasco2	Monza2						
15 VENEZIA	11 novembre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Prov. Bologna	Bologna2	Enedea2	Milano	Venezia3					
16 VENEZIA	11 novembre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	4	5	Prov. Bologna	Treviso2	Prov. Treviso	Talento2						
17 PERUGIA	11 ottobre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	6	20	Dipartimento Comune della Regione dell'Umbria									
18 PADOVA	11 ottobre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	20	Dipartimento del Comune di Padova									
19 VENEZIA	11 ottobre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Beluno	Castellazzo Veneto2	Chioggia	Enedea2	Venezia	San Donato di Po				
20 VENEZIA	11 ottobre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Castellazzo Veneto2	Chioggia	Enedea2	Venezia	San Donato di Po					
21 MILANO	11 novembre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	12	Arato	Finale Ligure2	Grugliasco2	Lecco	Pavia2					
22 MILANO	11 novembre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	8	11	Arato	Campo Breno2	Grugliasco2	Lecco	Pavia2					
23 MILANO	22 novembre 2010	FORREL	ACQUEDUCI	1	4	6	Montebello Maggiore	Padova2	Prov. Pavia2	Talento2						
24 VENEZIA	11 giugno 2011	FORREL	ACQUEDUCI	1	7	12	Castellazzo Veneto2	Chioggia	Enedea2	Venezia	San Donato di Po					
25 BOLOGNA	11 giugno 2011	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Prov. Bologna	Bologna2	Enedea2	Milano	Venezia3					
26 BOLOGNA	11 giugno 2011	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Prov. Bologna	Bologna2	Enedea2	Milano	Venezia3					
27 BOLOGNA	11 giugno 2011	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	9	Prov. Bologna	Bologna2	Enedea2	Milano	Venezia3					
28 MILANO	11 novembre 2011	FORREL	ACQUEDUCI	1	8	7	Cesena	Cesena2	Genova	Gorgonzola	Milano	San Donato di Po				
29 VENEZIA	11 novembre 2012	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	10	Castellazzo Veneto2	Chioggia	Enedea2	Venezia	San Donato di Po					
30 VENEZIA	11 novembre 2012	FORREL	ACQUEDUCI	1	5	10	Castellazzo Veneto2	Chioggia	Enedea2	Venezia	San Donato di Po					
TOTALE					30	156	279									

... e diffusa sulla rete



Il sito più informato e aggiornato
sui principali temi del "sistema della mobilità",
fondamentale per il tuo aggiornamento tecnico,
culturale e autorevolezza professionale.

racogliamo 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.



Spoletto
venerdì 28 aprile 2017

convegno

Mobilità sostenibile e qualità della vita nei sistemi urbani

I PUMS tra strategie di rigenerazione urbana e azioni integrate per l'accessibilità

relazione su

PUMS: partecipazione per la riqualificazione delle strade, sicurezza e qualità urbana nel Comune di Cesena

arch. Gastone Baronio responsabile servizio mobilità comune di Cesena

*e tutti vissero
un po' più sicuri, felici e contenti*

grazie della cortese attenzione

arch. gastone baronio
servizio mobilità, comune di cesena

(provincia forlì-cesena, regione emilia-romagna)