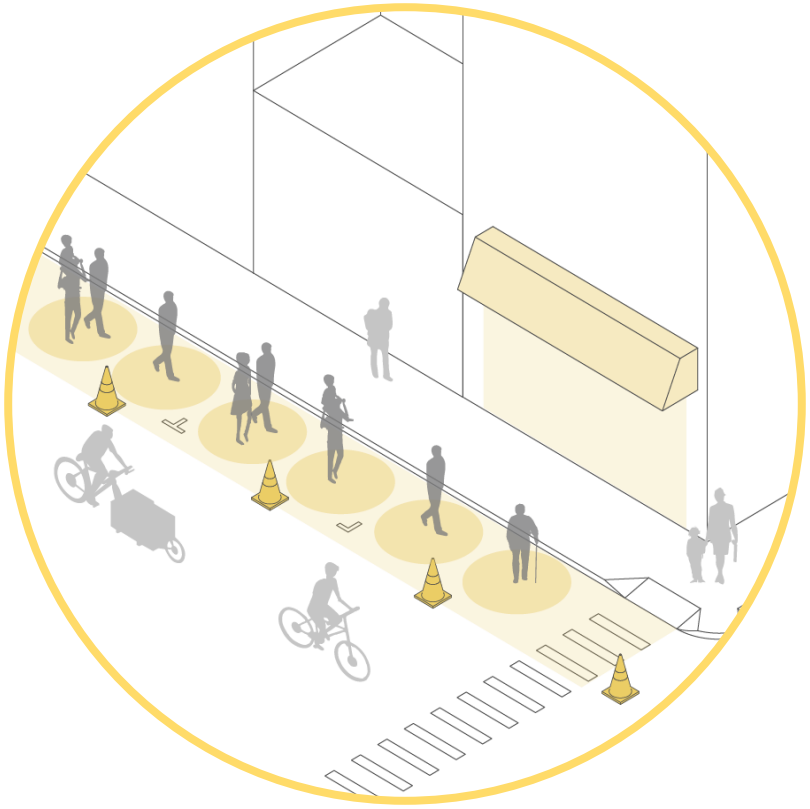


Il ruolo delle strade in **risposta alla pandemia e nella ripresa**

NACTO

Global Designing Cities Initiative

Prefazione

Solo 10 anni fa sottrarre le strade alle automobili per creare spazi destinati alle persone e alle bici era considerato un atto radicale, pressoché rivoluzionario. Oggigiorno le strade che mettono al centro le persone costituiscono le migliori pratiche comprovate a livello mondiale e una risposta in prima linea per gli enti e le agenzie dei trasporti durante la crisi da COVID-19, da Berlino a Bruxelles a Bogotá e da Minneapolis a Città del Messico fino a Milano.

Stiamo vivendo un momento storico in cui le città possono cambiare rotta. Le opzioni di mobilità sono limitate dal momento che la crisi ha ridotto i volumi di traffico e il servizio dei mezzi pubblici e le persone devono restare a casa. Ma proprio adesso queste corsie vuote forniscono alla collettività nuove opzioni di utilizzo delle strade dove effettuare spostamenti essenziali e svolgere attività sane e costituiscono il profilo delle città del futuro che dobbiamo costruire. La creazione di strade sicure e percorribili a piedi e di opzioni di spostamento è fondamentale nella fase iniziale di risposta alla crisi e anche per il conseguimento di una ripresa economica a lungo termine che sia equa, sostenibile e durevole.

Gli enti e le agenzie dei trasporti di tutto il mondo stanno affrontando la fase di risposta con interventi audaci, creativi e rapidi per rimodellare le proprie strade utilizzando in modo differente i mezzi esistenti. Tale risorsa riflette l'enorme impegno del loro instancabile personale in un periodo incredibilmente faticoso e spesso con un grande rischio personale e fornisce la direzione tempestivamente opportuna necessaria a sindaci, leader e progettisti di tutto in mondo per decidere quali debbano essere i prossimi passi da compiere. Un utilizzo flessibile delle strade può guidare la risposta e la ripresa globale per questa crisi, garantendo alle persone la salute e la possibilità di spostamento tenendo unite le città.

Janette Sadik-Khan

Presidente, Associazione nazionale dei funzionari dei trasporti urbani

Responsabile, Bloomberg Associates

Introduzione

Nell'arco di poche settimane, molte cose del mondo così come lo conoscevamo sono cambiate. La pandemia del COVID-19 ha cambiato radicalmente il modo di organizzare la nostra vita quotidiana, stravolgendo intensamente il nostro modo di muoverci nel mondo, il modo di procurarci beni alimentari, la facoltà di uscire di casa , i luoghi in cui andare, le persone da incontrare e le cose da fare. Il requisito del "distanziamento sociale o fisico" – mantenere una distanza minima di 1 metro dalle persone, con una notevole riduzione o divieto di assembramenti o affollamenti – combinato con quanto conosciamo attualmente circa la trasmissione di questo coronavirus e la sua elevata trasmissibilità in contesti chiusi, ci impone di riallocare le nostre strade e marciapiedi ad uso pubblico nel corso di questa crisi e per il futuro.

È il momento di dare una risposta alle necessità.
Le città di tutto il mondo stanno lavorando in tempo reale per affrontare il bilancio terribile di vittime da COVID-19 e i suoi effetti devastanti a livello economico e sociale. Per soddisfare le nostre esigenze sanitarie immediate e tracciare una rotta sicura per consentire la riapertura di attività commerciali, istituzioni e servizi, le città si stanno innovando e adattando. Stanno cambiando le strade con il passare dei giorni per aiutare gli abitanti a vivere in sicurezza in un momento di crisi e per preparare le persone e le società alla ripresa sanitaria, sociale ed economica futura. Queste pratiche emergenti nella progettazione delle strade e nei trasporti costituiscono l'avanguardia della difesa messa in campo dalle città per contrastare il coronavirus, essenziali per prevenire epidemie future e parte integrante della nostra risposta sanitaria pubblica complessiva.

Gli effetti del COVID-19 sono vasti e persisteranno nel tempo. Le città di tutto il mondo si stanno rendendo conto che cambiare le strade in questo momento – modificando il modo in cui lo spazio viene assegnato o condiviso e gli usi a cui dare la priorità – è uno strumento fondamentale per ridurre gli effetti del COVID-19 sul piano della mortalità, della salute, dell'economia e della società. Man mano che la nostra ripresa prosegue, dobbiamo continuare ad allineare la progettazione delle strade e le strategie di ripresa per garantire che le disuguaglianze e le sfide esistenti che il virus ha amplificato non vengano esasperate nel mondo che costruiremo nei mesi e negli anni a venire.

Informazioni su questo documento

La presente risorsa aggrega e sintetizza pratiche emergenti nei trasporti e nella progettazione delle strade in risposta alla pandemia da COVID-19. Mira a evidenziare gli sforzi messi in campo attualmente dalle città per riorganizzare le strade al fine di gestire al meglio questa crisi e favorire la ripresa economica. La presente risorsa, in costante evoluzione, non intende essere un elenco esauriente delle opzioni e non è neppure calibrata alle esigenze di una comunità specifica; ogni città deve valutare il contesto e le necessità locali nonché l'andamento della pandemia all'interno della comunità per sviluppare una strategia di risposta e attuazione.

Tali pratiche emergenti sono organizzate in schede di implementazione indipendenti. Schede aggiuntive verranno pubblicate man mano che saranno sviluppate al fine di aiutare le città a innovarsi rapidamente; tale risorsa verrà costantemente aggiornata e ampliata nelle settimane e nei mesi a venire in base all'evoluzione delle pratiche.

Questa risorsa è stata finanziata da **Bloomberg Philanthropies** e sviluppata da **NACTO + GDCI** con il sostegno di **Bloomberg Associates**, **Street Plans**, e **Sam Schwartz Consulting**.

Il ruolo delle strade nella fase di **risposta**

Il ruolo delle strade nella **ripresa**

Ripensare le **strade** ai tempi del distanziamento fisico

In un periodo in cui per proteggere la salute pubblica è necessario mantenere la distanza fisica, le strade sono chiamate a fare di più rispetto al passato.

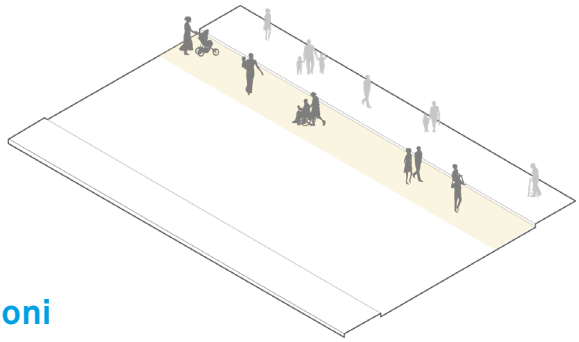
La configurazione delle strade dev'essere tale da permettere alle persone di **muoversi in sicurezza** per la città. Le esigenze di mobilità dei lavoratori essenziali sono di primaria importanza. Bisogna fare in modo che coloro che forniscono assistenza sanitaria, alimenti e servizi, che permettono ai più di restare a casa, possano circolare in maniera sicura ed efficace. Nel graduale passaggio dalla crisi alla ripresa, le strade devono offrire soluzioni migliori e più sicure per tutti. Per la ripresa economica sarà essenziale configurare le strade in modo da agevolare gli spostamenti a piedi e in bicicletta, nonché il trasporto pubblico ad alta frequenza. Tali politiche sono fondamentali per evitare ingorghi stradali e poter continuare a profondere sforzi volti alla riduzione degli incidenti stradali e delle emissioni di gas serra.

Tuttavia, il COVID-19 ha dimostrato chiaramente che le strade non favoriscono solo gli spostamenti. In tutto mondo, offrono spazi che permettono ai cittadini l'**accesso a generi alimentari e servizi essenziali in sicurezza**. Le strade sono luoghi dove poter fare la coda fuori dai negozi di alimentari, dai mercati e dalle attività essenziali. Man mano che le restrizioni vengono eliminate, in particolare prima del contenimento completo dell'epidemia o dello sviluppo di un vaccino, le strade offrono lo spazio che consente ai ristoranti e ai negozi di servire i clienti all'aperto, alle scuole e agli asili di riprendere a funzionare, alle aziende di riaprire e a tante persone di tornare, in sicurezza, al lavoro.

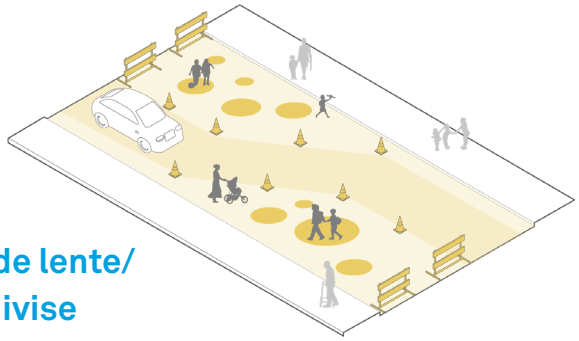
Le strade sono fondamentali per la **salute** mentale, fisica e immunologica. È in strada che, nelle città di tutto il mondo, chi non ha un giardino o un balcone esce a prendere una boccata d'aria. Le strade sono strumenti essenziali in un approccio di sanità pubblica di riduzione dei rischi. Creano spazi in cui le persone possono fare attività fisica e sportiva nelle immediate vicinanze delle proprie abitazioni e offrono loro le risorse di cui hanno bisogno per rispettare realisticamente le disposizioni sul distanziamento sociale. Sul finire della prima ondata della pandemia, le politiche che ripensano le strade come spazi pubblici possono aiutare i cittadini a riunirsi in sicurezza e ridurre gli incidenti stradali e mortali che derivano da un maggior uso dei veicoli.

Infine, le strade ai tempi del COVID-19 offrono spazio per i **servizi sociali** che permetteranno presto alle città di riaprire in sicurezza. Le strade possono ospitare postazioni mediche e di screening, nonché punti di distribuzione di alimenti e acqua potabile temporanei. Le strade permettono di accogliere hotspot WIFI che consentono ai bambini di frequentare la scuola da remoto e agli adulti di lavorare da casa. Nella pianificazione della ripresa, le strade possono essere un luogo dove gli enti di pubblica utilità (scuole, biblioteche, istituzioni religiose e culturali) possono riprendere in modo sicuro l'erogazione di servizi e programmi di cui i cittadini hanno bisogno.

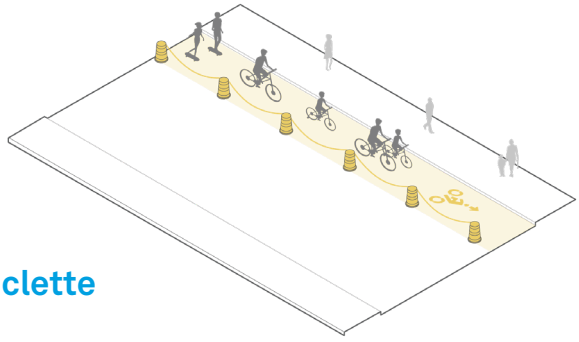
Le strade e le città, viste nell'ottica della pandemia saranno diverse da come apparivano solo pochi mesi fa. In quanto esperti delle città e dei trasporti, il nostro lavoro non è ricalcare gli schemi iniqui, pericolosi e insostenibili del passato, ma aiutare a forgiare un futuro migliore. Le strade che creiamo oggi fanno da fondamenta per la ripresa negli anni a venire.



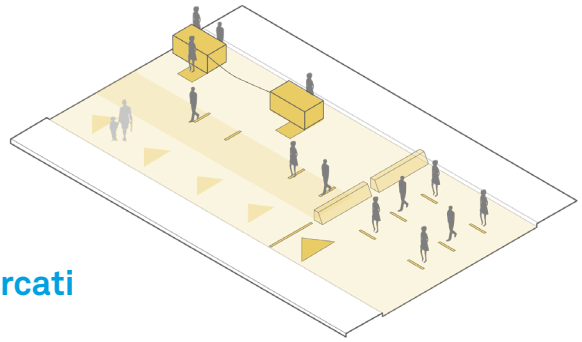
Pedoni



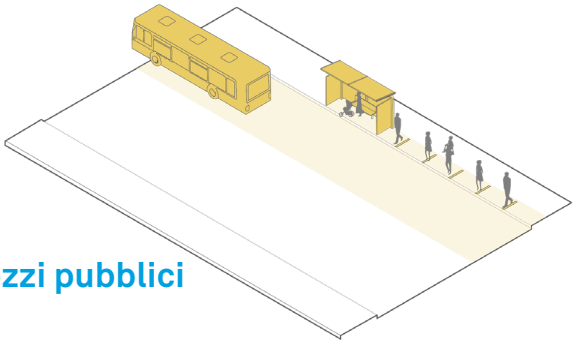
Strade lente/ condivise



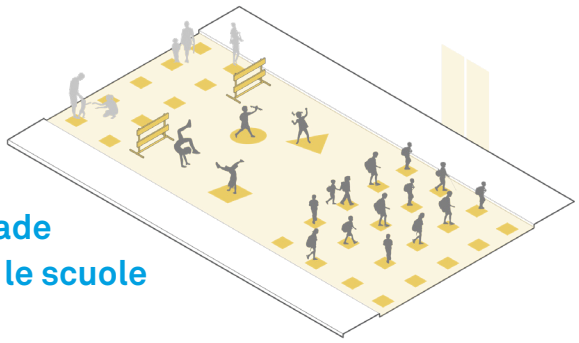
Biciclette



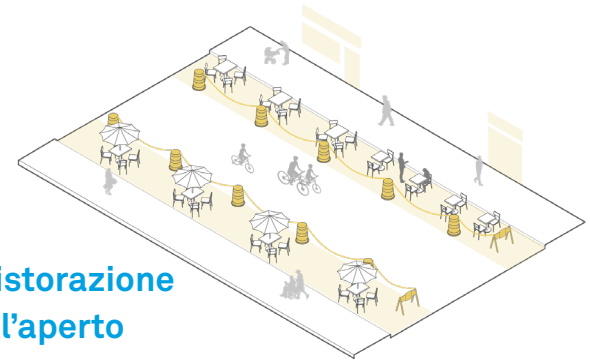
Mercati



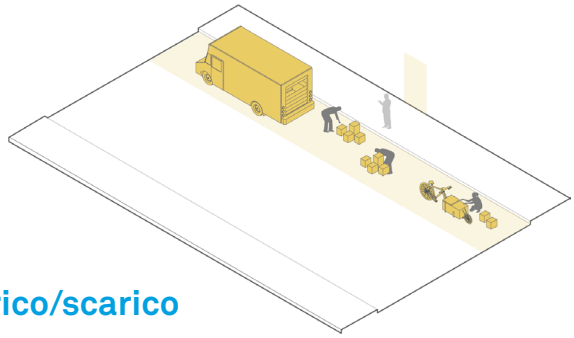
Mezzi pubblici



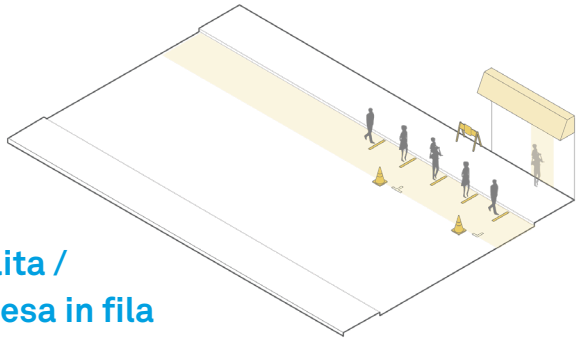
Strade
per le scuole



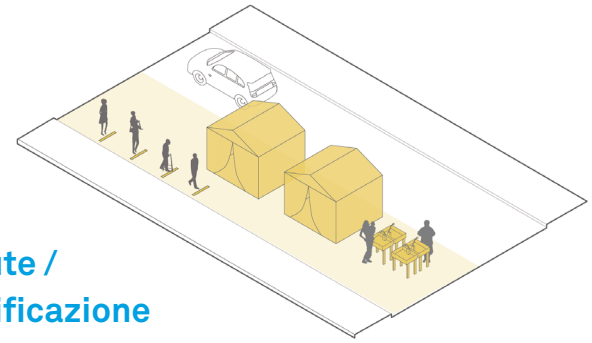
Ristorazione
all'aperto



Carico/scarico

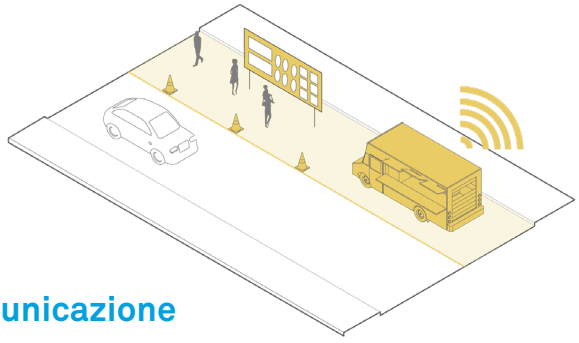


Salita /
Attesa in fila



Salute /
Sanificazione

Strade aperte /
ricreative



Comunicazione

Principi per la Guida COVID-19
Risposta e ripresa

Considerati gli impatti gravi e acuti del COVID-19, le città devono stabilire dei principi per guidare investimenti e processi decisionali. I principi di ciascuna città devono radicarsi nel contesto, nella storia e nelle necessità del luogo e devono essere condivisi pubblicamente tra i dipartimenti e le organizzazioni partner. In basso viene presentato un **approccio esemplificativo** che comprende sei principi in base ai quali sviluppare le fasi di risposta e ripresa in corso.

1 Favorire prima le categorie vulnerabili.

Il COVID-19 sta esacerbando le iniquità esistenti sul piano etnico e socio-economico facendo sentire il suo impatto in modo sproporzionato sulle categorie più marginalizzate. Progettisti e responsabili delle decisioni dovrebbero tenere in considerazione le iniquità sistemiche, i livelli di rischio ed esposizione disuguali e l'eterogeneità delle risorse finanziarie e sociali a disposizione dei residenti e impegnarsi a garantire che venga fornito un supporto prioritario alle persone che più ne hanno bisogno.

2 Amplificare e sostenere gli orientamenti in materia di salute pubblica

Il distanziamento fisico rappresenta una strategia fondamentale per la salute pubblica per ridurre la trasmissione e una potenziale seconda ondata del COVID-19. In particolare, aumentare lo spazio esterno a disposizione delle persone può rendere più facile il rispetto degli orientamenti in materia di salute pubblica per periodi più lunghi, contribuendo a ridurre la diffusione del virus. Man mano che le città entrano in fasi di ripresa a lungo termine, le strade offrono opportunità uniche per favorire la salute pubblica e migliorare le condizioni sanitarie di tutti.

3 Strade più sicure per il presente e il futuro

Particolarmente durante i periodi di emergenza del COVID-19, i lavoratori essenziali hanno la necessità di spostarsi e devono essere in grado di farlo in sicurezza. I cambiamenti che interessano le strade nei periodi di emergenza devono garantire che i veicoli viaggino a velocità sicure, anche se il numero di veicoli sulla strada è ridotto. Man mano che si allentano le restrizioni che obbligano al confinamento, gli spostamenti aumentano. Per garantire che la ripresa non sia accompagnata da ingorghi che paralizzano l'economia e da un aumento di incidenti mortali stradali e emissioni di CO_2, le città devono dare la priorità alle strade destinate a mezzi pubblici, biciclette e pedoni.

4 Sostenere i lavoratori e le economie locali.

Negozi, ristoranti, mercati, scuole e asili nido sono fondamentali per la salute della nostra economia. I tassi di disoccupazione sono aumentati in modo drastico e le aziende locali hanno avuto effetti devastanti. Garantire che le aziende possano riaprire in modo sicuro e che le persone abbiano delle opportunità di impiego è fondamentale per la ripresa . Man mano che le restrizioni sanitarie si allentano, le città devono garantire che la progettazione delle strade supporti gli obiettivi di politica economica fornendo spazio ad attività commerciali, scuole e istituzioni per riaprire in sicurezza. Se ciò non avviene, non sarà possibile conseguire una ripresa economica ad ampio spettro.

5 Collaborare con organizzazioni che fanno capo alla comunità.

L'attuazione rapida dei progetti necessaria nella fase di emergenza, stabilizzazione e ripresa, richiede una comunicazione aperta e regolare, attività decisionali trasparenti con una chiara indicazione di misure e tempistiche, canali consolidati per i riscontri e una coordinazione regolare con la cittadinanza e gruppi locali. Garantire il coinvolgimento di un'ampia varietà di stakeholder locali è essenziale per lo sviluppo e la realizzazione del progetto. I gruppi locali possono fornire informazioni chiave per garantire che i progetti siano in grado di soddisfare le esigenze della comunità e possono aiutare a divulgare le informazioni in modo più ampio e profondo rispetto a quanto riescono solitamente a fare i canali governativi.

6 Agire nel presente e adattarsi nel tempo.

Adesso è il momento di agire. Adottare un approccio aperto e iterativo verso la pianificazione dei trasporti consentirà un'attuazione rapida, un'introduzione graduale, un riscontro continuo e una correzione di rotta che consentirà alle città di rispondere in modo migliore e più rapido alle epidemie future da COVID-19. Strategie rapide nel presente possono condurre a miglioramenti durevoli nel corso della ripresa e oltre. Un dialogo regolare con gruppi locali può fornire informazioni essenziali sul campo circa il modo in cui gli sforzi stanno funzionando e ciò che deve essere modificato nel tempo.

Una prospettiva per la salute pubblica

Persone di ogni età, razza ed etnia meritano l'accesso a spazi esterni sicuri. Soprattutto in questo momento in cui i dati indicano che i tassi di trasmissione del COVID-19 potrebbero essere notevolmente più bassi negli spazi esterni rispetto a quelli interni e che l'esercizio fisico distanziato e in sicurezza viene incoraggiato dai funzionari della sanità pubblica come parte degli sforzi in risposta al COVID-19, dobbiamo impegnarci a sostenere le nostre comunità con politiche pubbliche e una progettazione urbana che creino le opportunità per ottenere risultati a vantaggio della salute.

Per ridurre l'ulteriore diffusione e il ritorno del COVID-19 e per aiutare le persone a gestire meglio il proprio rischio personale nella fase di riapertura delle società e del commercio, le amministrazioni cittadine possono fornire infrastrutture a sostegno della sicurezza e della capacità dei singoli di rispettare più facilmente le linee guida di salute pubblica in materia di distanziamento fisico. Tali sforzi sono fondamentali durante la pandemia e nel futuro se si considerano gli straordinari benefici apportati dall'attività fisica nella riduzione del rischio di malattie cardiache, nel miglioramento dell'umore e della salute mentale e del controllo del peso, nonché i benefici significativi al sistema immunitario.

Comunità sane, sicure ed eque sono possibili–comunità in cui chi desidera andare a piedi ha accesso a marciapiedi ben tenuti, in cui i ciclisti hanno accesso a piste ciclabili dedicate che fanno parte di reti diffuse in tutta la città, in cui i bambini possono giocare per strada e in cui gli utenti dei mezzi di trasporto possono viaggiare in modo sicuro e affidabile. Tali strategie possono essere adottate e attuate dagli esperti delle città che comprendono il bisogno urgente di un cambiamento duraturo in questo periodo senza precedenti.

Keshia M. Pollack Porter, PhD, MPH

Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health

Politiche sulle strade per una crisi in evoluzione

Ciò di cui abbiamo bisogno dalle nostre strade cambierà in vari momenti della crisi da COVID-19.

Usufruiremo delle nostre strade in modo differente durante le varie fasi della risposta all'emergenza rispetto a quanto potremo quando le restrizioni saranno cambiate. Le vulnerabilità strutturali in diversi quartieri possono richiedere ai governi di fornire servizi sempre più specializzati in alcune aree rispetto ad altre. Le necessità delle strade del quartiere in cui sorgono principalmente case o appartamenti e scuole sono diverse rispetto alle necessità che interessano le strade principali in cui è probabile che sia predominante l'uso da parte di uffici, negozi e enti. Le fasi di questa pandemia potranno non seguire una sequenza prevedibile e le città dovrebbero essere pronte a mettere in campo strategie diverse in modo non lineare, in base alle necessità. La considerazione di tutti questi fattori sarà decisiva per dare una risposta politica rapida e strategica oggi, domani e durante tutta la ripresa.

Per esempio, **sono di primaria importanza le strategie che consentono alle persone di accedere a servizi essenziali senza percorrere grandi distanze**. Durante le fasi di risposta all'emergenza e nelle fasi di ripresa a lungo termine, le città possono sostenere i propri residenti riconfigurando rapidamente le strade per consentire una riduzione della velocità dei veicoli a motore nelle aree residenziali e lungo assi stradali commerciali del quartiere. Tali cambiamenti fanno in modo che le persone possano accedere in sicurezza ai beni e ai servizi di cui hanno bisogno restando in prossimità delle proprie abitazioni. Le strade si possono trasformare in nuovi spazi consentendo alle persone di accedere a beni alimentari, informazioni, opzioni locali per giocare e fare esercizio, servizi medici e di screening, senza dover prendere la macchina o i mezzi pubblici. Materiali di rapida implementazione – ad esempio segnali, coni stradali e barriere con cavalletti – costituiscono strumenti essenziali per introdurre questo tipo di progetti in modo rapido secondo le necessità.

Nei periodi di stabilizzazione e di ripresa a lungo termine, quando le restrizioni sono allentate e le aziende stanno iniziando a riaprire ma il vaccino non è stato ancora stato sviluppato o diffuso, le città dovranno pensare a come **aiutare le persone a rispettare il distanziamento fisico mentre si spostano per la città**. Le corsie riservate ai mezzi pubblici saranno fondamentali per garantire agli autobus di muoversi liberamente e spesso, consentendo alle persone di utilizzare i mezzi pubblici senza la paura di sovraffollamenti. Marciapiedi ampliati, strategie di gestione della velocità e reti di piste ciclabili protette saranno necessari a garantire la sicurezza delle persone quando riprenderà il traffico veicolare. Negozi, mercati e ristoranti necessiteranno di spazi all'aperto per offrire posti a sedere e aree in cui fare la coda al fine di mantenere stabile la propria posizione finanziaria. Scuole, biblioteche, luoghi di incontro e organismi religiosi e culturali potrebbero necessitare di spazi esterni per poter fare lezione e condurre programmazioni in modo sicuro o fornire servizi sociali essenziali. Materiali provvisori e permanenti – ad esempio cordoli in gomma o calcestruzzo prefabbricato, delineatori, fioriere e barriere Jersey – saranno degli strumenti essenziali per sviluppare e mantenere questi progetti nel tempo.

Tipi di politiche da considerare

La risposta della salute pubblica	Strade del quartiere (locali/residenziali)	Strade principali del quartiere (piccoli negozi/uffici, abitazioni, scuole, istituzioni)	Principali arterie urbane (mezzi pubblici, negozi/uffici, istituzioni, scuole)	Strade confinanti e viali (all'interno/lungo parchi, lungo rive, ecc.)
Ordine di restare a casa in vigore (lockdown)	• "strade aperte" (parchi temporanei) • strade slow o eccetto accesso locale • gestione della velocità (barriere mobili, riduttori di velocità, segnali) • hotspot WiFi • zone di raffreddamento/ sanificazione all'aperto	• ampliamenti di marciapiedi per attesa in fila, mercati all'aperto e accesso • piste ciclabili provvisorie • aree di sosta per carico/ scarico temporanee	• ampliamenti di marciapiedi per l'accesso e per l'attesa in fila • aree di sosta per carico/ scarico temporanee • riduzione dei cicli semaforici • sospensione dei semafori pedonali a chiamata	• chiusure stradali per servizi medici, attività ricreative, mercati, ecc.
Prima del vaccino riapertura	• accesso riservato ai residenti e ZTL • rimozione di corsie/ chiusure stradali per scuole e organismi religiosi/culturali	• rimozione strategica di corsie/parcheggi, chiusura di strade per tavoli all'aperto di ristoranti, mercati all'aperto, ecc. • ampliamenti di marciapiedi per attesa in coda e accesso • piste ciclabili strategiche • aree di sosta per carico/ scarico • sosta bici e micromobilità condivisa • rimozione di corsie/ chiusure stradali per scuole e organismi religiosi/culturali	• corsie riservate agli autobus, fermate a isola/fermate in corsia , preferenziamento semaforico degli autobus, ampliamento delle fermate • rimozione di corsie/ stalli di sosta per tavoli di ristoranti e mercati all'aperto • ampliamenti di marciapiedi per attesa in fila e accesso • piste ciclabili protette • gestione della velocità	• chiusure stradali per attività ricreative, mercati, scuole, ecc. • ampliamento delle piste ciclabili e sosta biciclette/micromobilità condivisa • gestione della velocità
Vaccino/post COVID-19	• gestione della velocità (ad es. modifiche ai limiti di velocità e geometria) • strade ricreative, strade lente e politiche e progetti per l'accesso locale esclusivo.	• allargamento di marciapiedi • gestione della velocità (ad es. modifiche ai limiti di velocità e geometria) • piste ciclabili ampliate e sosta biciclette/ micromobilità condivisa	• corsie riservate agli autobus con emissione di biglietti a terra, isole di fermata e servizi • servizi di autobus ad alta frequenza • piste ciclabili ampliate e sosta biciclette/ micromobilità condivisa • allargamento di marciapiedi • gestione della velocità	• estensione degli spazi aperti • piste ciclabili ampliate e sosta biciclette/ micromobilità condivisa • gestione della velocità

Pratiche emergenti per la **realizzazione**

Pratiche emergenti, Pianificazione e partecipazione

Infrastrutture di risposta alla pandemia possono essere realizzate come misure temporanee sotto l'autorità della maggior parte degli enti che gestiscono le strade. Le città possono fare ricorso in questo momento a tali poteri per supportare gli orientamenti in materia di salute pubblica relativi al distanziamento fisico; per aiutare i lavoratori essenziali a spostarsi in modo sicuro ed efficiente; a tutelare i bisogni dell'utenza più vulnerabile, compresi i bambini; ad accedere a beni e servizi essenziali durante la pandemia da COVID-19 e la ripresa. I paragrafi seguenti documentano le pratiche in corso ed emergenti per apportare miglioramenti alla mobilità con tempi di risposta rapidi, sia temporanei sia permanenti, preservando allo stesso tempo l'accessibilità a tutte le persone nelle città di tutto il mondo.

Recupero dello spazio

Spesso le strade offrono uno spazio sufficiente per rispettare il distanziamento fisico, ma la maggior parte di tale spazio è attualmente destinata di default ai veicoli a motore. La maggior parte delle città può trovare lo spazio per garantire una mobilità sicura e il distanziamento sociale mediante una o più delle seguenti riassegnazioni dello spazio:

- **Rimuovere stalli di sosta singoli** o una fascia di sosta laterale.
- **Restringere** le corsie per i veicoli a motore.
- **Allontanare i parcheggi o le aree di scarico/carico** dal bordo del marciapiede, anche nei casi in cui ciò comporti la chiusura di una corsia per i veicoli.
- **Designare zone a traffico limitato** per ridurre i volumi di traffico e portare la velocità a livelli che consentono la condivisione dello spazio stradale.
- **Chiudere la(e) corsia(e) di marcia** o l'intera strada per garantire un distanziamento fisico adeguato o migliorare l'accessibilità e la sicurezza agli altri utenti della strada.

Pianificazione e valutazione

- **Ricorrere a un'impresa appaltatrice, anche a chiamata**, a personale interno e a risorse a portata di mano. Gli amministratori comunali possono supportare quest'attività approvando l'utilizzo di fondi operativi o di personale di altri reparti.
- **Stabilire obiettivi progettuali e dati chiari** e garantire che i partner degli enti comprendano gli obiettivi progettuali, di valutazione e attuazione.
- **Monitorare i progetti** inizialmente ogni giorno o due volte al giorno, successivamente con cadenza settimanale, per garantire che le barriere non vengano spostate e che i segnali siano compresi.
- **Allineare i progetti a piani** per la sostenibilità, l'accessibilità o la salute pubblica in vigore in modo da agevolare i passaggi successivi o ampliare progetti e programmi.

Partecipazione

- **Coinvolgere stakeholder** mediante gruppi di cittadini, fornitori di servizi sociali, associazioni imprenditoriali, negozi locali; entrare in contatto con i lavoratori tramite grandi aziende e attivisti.
- **Chiedere a stakeholder e attivisti** di distribuire volantini, far circolare le informazioni tra le reti online locali/iperlocali, o contattare in sicurezza gli abitanti.
- **Collaborare con gruppi di cittadini** per individuare i principali ostacoli o problemi legati alla progettazione.
- **Richiedere un riscontro** ad abitanti del quartiere e stakeholder per sviluppare adeguamenti, modifiche e fasi future.
- **Comunicare obiettivi chiari;** sollecitare riscontri periodici sottoponendo brevi sondaggi agli utenti, alle attività commerciali e ai residenti per garantire suggerimenti nei miglioramenti o nelle fasi future di lavoro.
- **Utilizzare la strada** presso il sito del progetto per favorire la comunicazione degli obiettivi del progetto, gli aggiornamenti in materia di salute pubblica mediante manifesti, banner e cartelli. Considerare di mettere a disposizione un accesso WiFi alle comunità che ne sono prive.

Pratiche emergenti, Materiali e progettazione

Materiali e progettazione

L'ondata iniziale della pandemia del COVID-19 ha ridotto significativamente la portata del traffico, offrendo agli ingegneri del traffico la possibilità di utilizzare uno spettro più ampio di materiali per la riconfigurazione delle strade. Inoltre, solitamente, limitare o riassegnare le corsie per i veicoli a motore comporta una riduzione della velocità, il che permette agli ingegneri di usare materiali di separazione più leggeri. Le città dovrebbero allineare i materiali alla durata del progetto, alla capacità di manutenzione e gestione nonché alle condizioni principali, quali le velocità osservate. Si possono usare materiali leggeri per situazioni temporanee. Sul lungo termine dovrebbe essere vagliato l'uso di materiali più duraturi.

Nei mesi e negli anni che precedono lo sviluppo e la distribuzione diffusa di un trattamento o vaccino affidabile, potrebbe essere di interesse pubblico trasformare progetti a breve termine o temporanei in progetti transitori o permanenti utilizzando materiali più duraturi, in base alle necessità, e adeguando i progetti per riflettere i risultati delle valutazioni, sviluppando strategie volte alla mitigazione del virus e un dialogo più solido con la cittadinanza. Le città dovrebbero consultare le linee guida progettuali, comprese la *Transit Street Design Guide*, *Urban Street Design Guide*, *Urban Bikeway Design Guide* e *Global Street Design Guide* della NACTO.

Posizionamento e visibilità

- Posizionare barriere e cartelli **nei punti lungo la strada in cui autisti e ciclisti sono tenuti a fare qualcosa di nuovo**.
- **Le superfici retroriflettenti e ad alta visibilità** possono essere realizzate con materiali per le zone di costruzione convenzionali o dispositivi di regolazione del traffico temporanei.

Cartelli e segnaletica

- I **cartelli** possono essere realizzati in carta, coroplast o altri materiali provvisori e fissati su compensato o segnali stradali metallici (ad es. "Eccetto residenti"), se disponibili.
- Se necessario, per delimitare temporaneamente una corsia è possibile utilizzare **vernice spray, vernice acrilica, gesso spray o nastro adesivo segnaletico** o delimitare diversamente lo spazio ampliato/modificato destinato a pedoni, biciclette, commercianti o trasporti pubblici.
- Per i colori, i segnali e i simboli ufficiali,**consultare i regolamenti locali** e le normative locali/provinciali/regionali/nazionali. Le normative standard potrebbero essere insufficienti rispetto alle necessità di pedoni e ciclisti, ma rivelarsi utili per la regolazione del traffico.

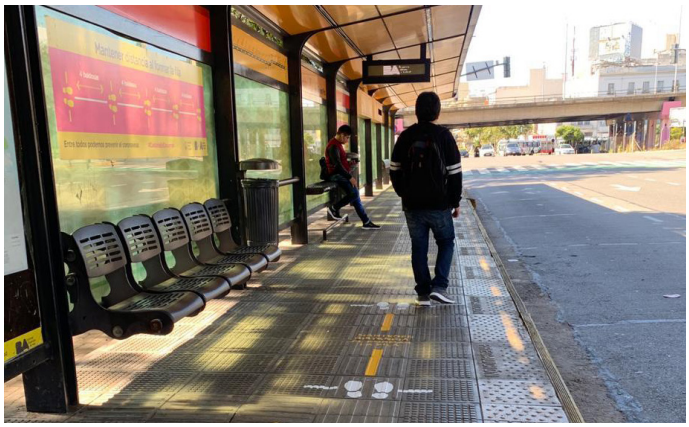
Separazione

- **Separazione leggera:** per rendere visibile e far risaltare il nuovo ciglio della strada per i veicoli a motore.
  La separazione leggera può essere usata anche per progetti limitati ad alcuni orari del giorno o giorni della settimana. La separazione leggera comprende: coni stradali, paletti di delimitazione su base, delineatori cilindrici, cavalletti, transenne mobili, piccole fioriere e barriere per la regolazione traffico ad esempio cavalletti.
- **Separazione pesante:** per i luoghi più sensibili come l'inizio di una corsia chiusa o strade molto trafficate.
  La separazione pesante comprende: barriere new jersey riempite con acqua o in cemento, delineatori cilindrici riempiti con sabbia o acqua, grandi fioriere, dissuasori e delineatori flessibili, cordoli delimitatori per piste ciclabili tipo "Armadillo".
- Segnare con gesso o vernice spray il luogo designato per le barriere, in modo da agevolarne il posizionamento.

Berlino (Germania)
Credit: Joerg Carstensen/dpa via AP

Pratiche emergenti, Strategie di rete

La pianificazione coordinata è necessaria per la creazione di reti efficaci per mezzi pubblici/autobus, biciclette, pedoni e spazi pubblici. In alcuni luoghi piani della mobilità e priorità si sovrapporranno. Per garantire l'assegnazione adeguata degli spazi, le città devono dare la priorità alle esigenze delle categorie più vulnerabili della popolazione e considerare i nuovi requisiti spaziali determinati dal coronavirus oltre a consultare i piani della mobilità preesistenti. Le città potrebbero trovarsi nella condizione di rivalutare le loro reti attuali di mezzi pubblici, piste ciclabili e percorsi pedonali per riflettere e supportare i nuovi schemi di lavoro e garantire che le comunità vulnerabili e che dipendono dai mezzi pubblici non vengano dimenticate. Nei distretti commerciali con requisiti elevati su più modalità, le città dovrebbero individuare delle opportunità per combinare strutture multiple – ad es. includendo "parklet" o "streateries" in aree ampliate per la salita/discesa dagli autobus – per massimizzare le opzioni offerte dalla strada.



Buenos Aires (Argentina)
Credit: Ufficio per i trasporti e i lavori pubblici di Buenos Aires

Reti prioritarie di mezzi pubblici

Sulla maggior parte delle strade principali, le reti di mezzi pubblici devono avere la priorità. Molti lavoratori di servizi essenziali dipendono dai trasporti pubblici. Questi devono essere in grado di raggiungere il luogo di lavoro in modo affidabile, sicuro ed efficiente. Man mano che le città iniziano a riaprire e le persone fanno ritorno negli uffici e nei negozi, sarà essenziale dare la priorità a spazi stradali destinati agli autobus per evitare una stasi economica che intralcerà la ripresa e amplificherà gli effetti collaterali sulla salute. La congestione prenderà il sopravvento se le città non faranno nulla.

La risposta iniziale al COVID-19 in molte città ha implicato la riduzione dell'uso e del servizio dei mezzi pubblici. Tuttavia, le conoscenze attuali in nostro possesso in merito alla trasmissione del virus e ai suoi effetti sull'economia suggeriscono che, al fine di rendere efficaci le strategie di risposta al COVID-19, le città e gli enti per i mezzi pubblici devono espandere e dare la priorità alle reti del trasporto pubblici. Ad oggi studi preliminari e dati provenienti da Parigi, dall'Austria, da Seul, Hong Kong e Tokyo hanno dimostrato che i mezzi pubblici non sono zone a rischio di contagio.

Nello sviluppo delle reti dei trasporti pubblici, le città devono consultare le linee guida progettuali esistenti previste per le reti dei trasporti pubblici e concentrarsi sulla fornitura del servizio a quartieri dipendenti dai mezzi pubblici, ad assi stradali molto trafficati e a enti essenziali, oltre a consultare i piani attuali per i mezzi pubblici. In molti luoghi, le reti attuali dei trasporti pubblici mirano a portare i lavoratori nei centri cittadini. I piani rivisti devono prendere in considerazione il fatto che molti centri direzionali sono al momento in gran parte vuoti e possono continuare ad esserlo fino a quando non sarà disponibile un trattamento o un vaccino affidabile per il COVID-19. Reti di trasporto pubblico a griglia che offrono un servizio affidabile tra i vari quartieri possono risultare particolarmente validi in questo momento.

Reti ciclabili/pedonali

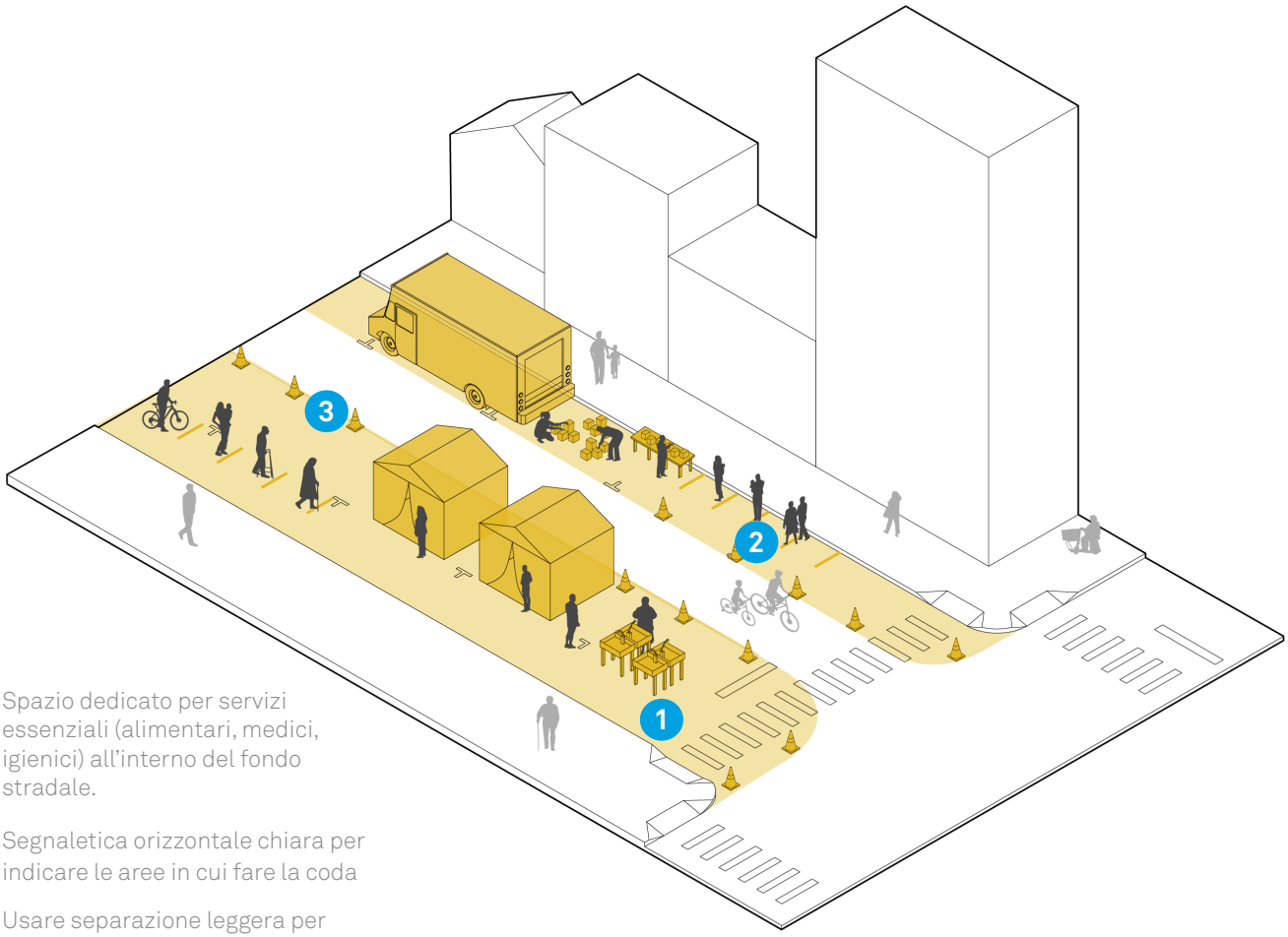
In molte città si è avuto un aumento significativo della presenza di biciclette e pedoni in risposta al COVID-19. L'incremento di questa utenza deve essere supportato con l'ampliamento delle reti ciclabili e marciapiedi, soprattutto nelle aree a servizio di abitanti con accesso limitato alle opzioni di mobilità. Le città dovrebbero consultare le linee guida sulle reti ciclabili per tutte le età e capacità, i dati sugli incidenti stradali prima del COVID, i dati passati e attuali sulle velocità nella fase di pianificazione delle reti ciclabili e pedonali.

Parigi (Francia)
Credit: @C_Najdovski

Strade slow/ricreative/aperte

I requisiti relativi al distanziamento fisico, i divieti di assembramento e la crescente consapevolezza scientifica che gli spazi aperti presentano generalmente un tasso di rischio di contagio più basso rispetto agli spazi chiusi, richiedono un ampliamento significativo degli spazi pubblici esterni. Gli spazi pubblici dovrebbero essere distribuiti in modo uniforme nei quartieri residenziali e a destinazione mista di tutta la città. Nella determinazione degli spazi in cui prevedere strade slow, ricreative o aperte, le città dovrebbero dare la priorità alle comunità prive di parchi o aree ricreative ufficiali, a quartieri con un'elevata presenza di bambini o abitazioni plurifamiliari e a quartieri i cui i residenti non dispongono generalmente di cortili o altri spazi personali all'aperto. Le città dovrebbero evitare di pregiudicare il servizio di trasporto pubblico. Nello sviluppo di questi spazi, le città dovrebbero consultare le linee guida esistenti sulla progettazione strategica delle strade. In alcuni luoghi, le strade slow e aperte possono essere utilizzate come parti di reti ciclabili/pedonali.

Denver (Colorado - Stati Uniti)
Credit: Città e Contea di Denver



1. Spazio dedicato per servizi essenziali (alimentari, medici, igienici) all'interno del fondo stradale.
2. Segnaletica orizzontale chiara per indicare le aree in cui fare la coda
3. Usare separazione leggera per uso alterno e separazione più pesante per uso continuativo

Prevedere spazi per centri di distribuzione di servizi alimentari, igienici, sanitari, medici o sociali essenziali o temporanei.

CONTESTO

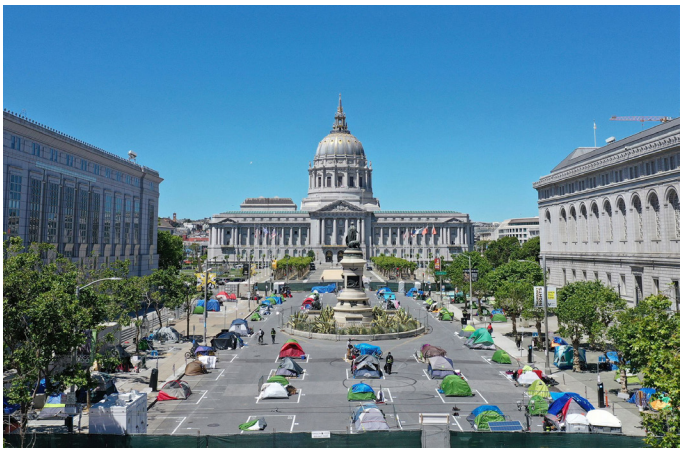
- Vicino a destinazioni principali quali mercati, cliniche, centri sociali e fermate dei mezzi pubblici.
- Adiacenti a ospedali o centri medici che richiedono una capacità supplementare.

PASSAGGI CHIAVE

- Individuare e dare la priorità a luoghi rilevanti sulla base di dati demografici o sanitari e in prossimità di centri medici.
- Collaborare con i centri medici locali per fare previsioni sui luoghi in cui potrebbe essere necessario un potenziamento della capacità.
- Chiudere in modo completo o parziale le strade per erigere tende, centri di distribuzione o postazioni mobili.

TEMPISTICA: Da giorni a settimane.

DURATA: Ore, giorni, settimane o mesi.



Credit: Justin Sullivan/Getty Images

San Francisco (California - Stati Uniti)

Una tendopoli autorizzata per senzatetto a San Francisco in cui sono previsti contrassegni per tende e servizi per garantire la distanza fisica.

Pianificazione

- Individuare i servizi con la priorità maggiore per ciascun quartiere/centro medico.
- Precisare le aree e i siti più rilevanti che possono essere convertiti (per ore, giorni o mesi) in modo da offrire i servizi richiesti.
- Prendere in considerazione tende, centri e postazioni nonché cliniche mobili.
- Fornire informazioni chiare sui servizi offerti, sui luoghi, sugli orari e sull'idoneità per l'accesso a ciascun luogo.
- Valutare la distribuzione a domicilio di generi alimentari a genitori single, anziani, donne incinte, persone disabili e immunocompromesse, in modo da ridurre la domanda o la trasmissione sul posto.
- Pianificare itinerari di trasporto sicuri tra centri di isolamento o centri medici e postazioni mediche e di screening.
- Valutare l'accesso all'elettricità o lo spazio destinato a generatori che potrebbero essere necessari per l'attrezzatura medica, per la refrigerazione di alimenti, per l'illuminazione e per altri dispositivi elettronici.

Partecipazione

- Coinvolgere gli ospedali per estendere la capacità di screening o di trattamento in strada.
- Collaborare con centri sociali, residenti e attività commerciali locali per organizzare postazioni temporanee, in base alle necessità.
- Collaborare con enti di mutuo soccorso, stakeholder e attivisti per distribuire volantini o contattare in sicurezza i residenti.

Progettazione e ealizzazione

- Prendere in considerazione chiusure complete o parziali delle strade, ampliamenti di marciapiedi o fasce di sosta per collocare il servizio offerto.
- Prevedere una separazione fisica e considerare strategie di moderazione del traffico nei casi in cui le tende o le postazioni siano adiacenti al traffico automobilistico.
- Prevedere spazi e segnaletica adeguati per le persone che ricevono il servizio o sono in attesa di riceverlo, in modo da rispettare i requisiti in materia di distanziamento sociale.
- Utilizzare segnaletica temporanea, se necessario in più lingue, per mettere in evidenza la postazione e il servizio.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: affollamento delle aree di attesa, domanda e capacità dei servizi.
- Interpellare le parti interessate e definire i servizi più richiesti, in modo da stabilire eventuali adeguamenti.

Credit: Eric Romero/PMSCS

São Caetano (Brasile)

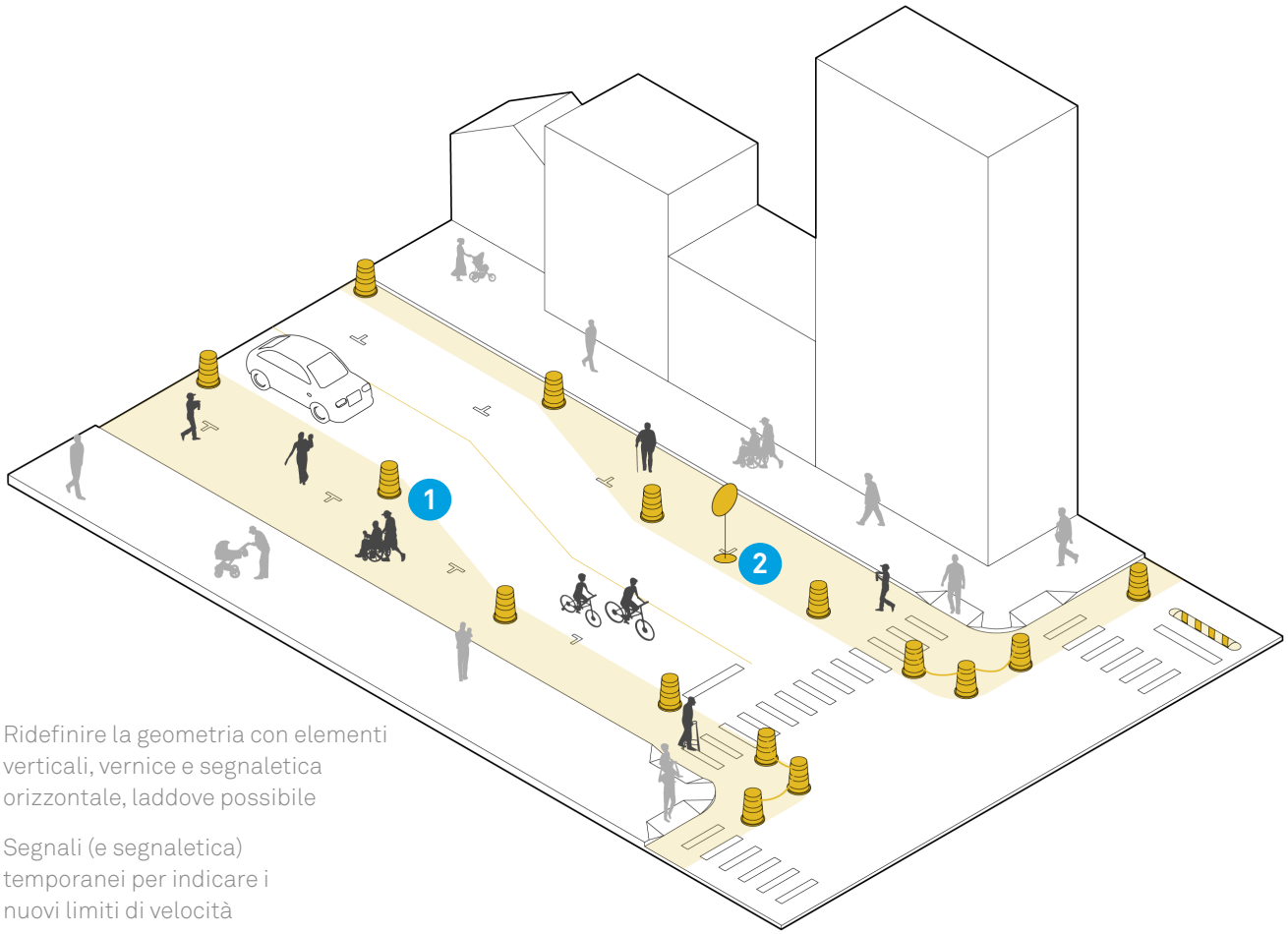
A São Caetano sono state installate postazioni per l'igienizzazione vicino alle fermate dei mezzi pubblici.

Credit: AP Photo/Themba Hadebe

Lenasia (Sudafrica)

In Sudafrica, a Lenasia, a sud di Johannesburg sono state aumentate le postazioni di screening con tende a montaggio rapido e aree di attesa diffuse.

GESTIONE DELLA VELOCITÀ



1. Ridefinire la geometria con elementi verticali, vernice e segnaletica orizzontale, laddove possibile
2. Segnali (e segnaletica) temporanei per indicare i nuovi limiti di velocità

Gestire la velocità dei veicoli per migliorare la sicurezza di tutti gli utenti stradali.

CONTESTO

- Strade con tratti lunghi e rettilinei o infrastrutture di moderazione del traffico inadeguate; intersezioni con ampi raggi di curvatura.
- Strade larghe, normalmente congestionate in cui si rilevano al momento velocità più alte.
- Riduzioni dei limiti di velocità in tutta la città, assi stradali critici; strade, intersezioni e zone specifiche.

PASSAGGI CHIAVE

- Ridurre il limite di velocità segnalato portandolo a un livello che consenta di eliminare gli incidenti gravi e aggiornare la segnaletica orizzontale e verticale.
- Dispiegare progetti a realizzazione rapida e/o abbinare altri interventi sulla strada o negli spazi pubblici.
- Comunicare il limite di velocità e il rispetto dei limiti mediante campagne mediatiche.

TEMPISTICA: Da giorni a settimane per la pianificazione, da ore a giorni per l'attuazione.

DURATA: Da giorni a mesi.

Credit: @otucis

Sigulda (Lituania)

A Sigulda sono state create strade ciclabili ad alto livello di comfort ricorrendo ad avanzamenti di marciapiedi provvisori e alla riduzione dei limiti di velocità.

Pianificazione

- Pianificare in tutta la città, in aree o assi stradali specifici riduzioni dei limiti di velocità in funzione delle modalità e di trasporto e delle manovre consentite.
- Dispiegare nel tempo dispositivi di controllo automatizzati per ridurre i costi e il contatto interpersonale e per aumentare l'uniformità dell'applicazione.
- Raccogliere dati relativi ad ambiti con i maggiori eccessi di velocità.
- Consentire alla comunità di offrire il proprio contributo nello stabilire la priorità dell'ubicazione degli interventi.
- Concentrarsi sugli interventi a beneficio degli utenti deboli.
- Coordinare l'implementazione con altri interventi per massimizzare l'impatto e la sicurezza.

Partecipazione

- Collaborare con gruppi di cittadini e associazioni locali per individuare i principali ostacoli o problemi legati alla progettazione e agevolare la prioritizzazione dei luoghi.
- Utilizzare volantini, segnaletica temporanea, media digitali e sociali per comunicare a tutta l'utenza stradale le modifiche progettuali.
- Coinvolgere operatori dei trasporti pubblici e servizi di pubblica utilità per ridurre gli effetti negativi.
- Comunicare obiettivi chiari per la gestione dello spazio tra enti coinvolti.

Progettazione e realizzazione

- Segnalare un limite di velocità la cui applicazione consente di evitare lesioni gravi.
- Ridurre le velocità di progetto attraverso strategie di moderazione del traffico utilizzando materiali a implementazione rapida come ad esempio vernice, barriere, fioriere, coni e delineatori.
- Ridurre la larghezza delle corsie di marcia. Creare piste ciclabili e avanzamenti del marciapiede provvisori.
- Impedire gli eccessi di velocità sui rettilinei utilizzando restringimenti e disassamenti. Effettuare prove sul campo con coni per confermare la geometria proposta.
- Utilizzare asfalto o elementi modulari prefabbricati (dossi artificiali, attraversamenti pedonali rialzati) per un'implementazione rapida.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: monitorare gli eccessi di velocità sull'asse stradale o in corrispondenza di un incrocio prima e dopo l'implementazione.
- Controllare il posizionamento dell'attrezzatura quotidianamente per i primi giorni durante la settimana e nel fine settimana, poi settimanalmente.

Credit: El Tiempo

Bogotá (Colombia)

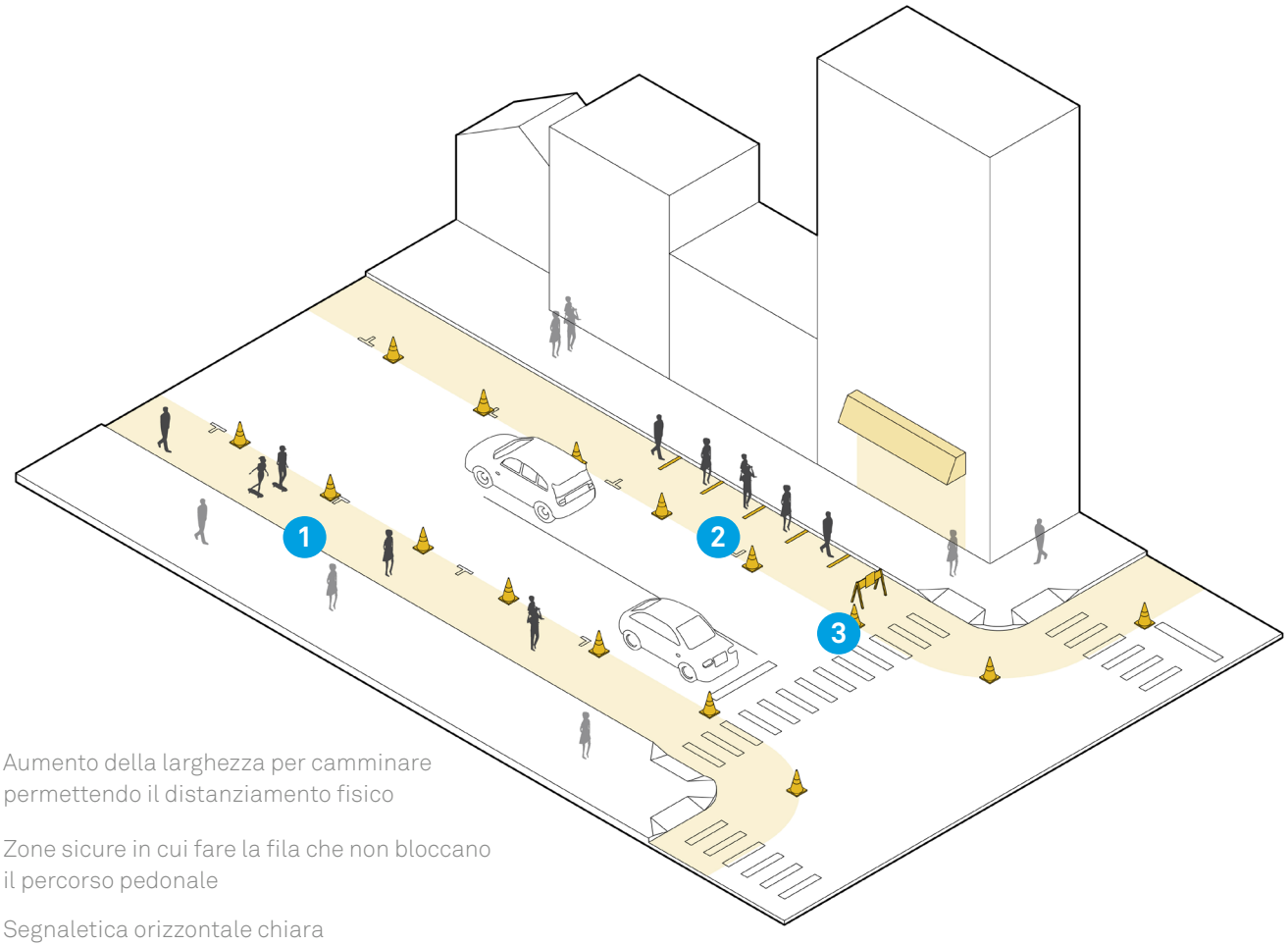
A Bogotá è stato implementato in tutta la città un limite di velocità di 50 km/h.

Credit: @nevitate

Pasadena (California - Stati Uniti)

Il Dipartimento dei trasporti di Pasadena ha collocato dei segnali di moderazione del traffico lungo le principali arterie della città per ricordare agli automobilisti di rallentare per la possibile presenza di persone che camminano, corrono o vanno in bici.

AMPLIAMENTO DEI MARCIAPIEDI



1. Aumento della larghezza per camminare permettendo il distanziamento fisico
2. Zone sicure in cui fare la fila che non bloccano il percorso pedonale
3. Segnaletica orizzontale chiara e protezione per i pedoni

Prevedere spazio per consentire alle persone di rispettare le linee guida in materia di distanziamento fisico mentre camminano o sono in attesa.

CONTESTO

- Lungo le strade principali e gli assi stradali più importanti con attività commerciali/servizi essenziali, elevato uso dei mezzi pubblici o percorsi ricreativi affollati.
- Su strade con marciapiedi stretti o assenti che non possono essere trasformate in zone a traffico limitato.

PASSAGGI CHIAVE

- Trasformare parcheggi a bordo strada o corsie di marcia in spazio pedonale.
- Proteggere l'ampliamento con barriere riflettenti come delineatori con base o cilindri stradali.

TEMPISTICA: Giorni per la pianificazione, ore per la realizzazione.

DURATA: Da giorni a mesi.

Credit: Auckland Transport

Auckland (Nuova Zelanda)

Ad Auckland è stato creato spazio per il distanziamento fisico su Queen Street utilizzando rampe in asfalto, dissuasori flessibili bianchi e vernice per delineare l'ampliamento dei marciapiedi.

Pianificazione

- Dare la priorità ai marciapiedi dove fare la coda e aspettare costituisce già un problema noto, ai luoghi in prossimità di negozi di alimentari e mercati e alle strade principali di quartieri con elevati tassi di contagio.
- Convertire le strade che portano a centri sanitari principali o lungo i principali percorsi del trasporto pubblico in modo da migliorare la sicurezza, in particolare per i lavoratori essenziali.
- Prendere in considerazione la conversione di corsie di marcia in corsie pedonali quando adiacenti a percorsi ciclopedonali, parchi, lungo rive e corsi d'acqua per ridurre il sovraffollamento.
- Se non è possibile soddisfare i requisiti locali per la protezione dei pedoni con piani del traffico temporanei entro la tempistica di risposta alla pandemia, documentare il motivo del discostamento dalle regole piuttosto che ritardare il progetto.

Partecipazione

- Usare volantini e segnaletica temporanea per informare le persone che utilizzano la strada.
- Collaborare con stakeholder e attivisti per distribuire volantini o contattare in sicurezza gli abitanti del quartiere per informarli in merito ai cambiamenti imminenti.
- Contattare i gruppi di cittadini e le associazioni di commercianti per individuare i principali ostacoli o problemi legati alla progettazione e alla lunghezza dei percorsi.

Progettazione e realizzazione

- *Utilizzare separazione leggera per delineare lo spazio destinato ai pedoni.*
- *Usare la separazione pesante alla fine delle corsie e in altri punti sensibili (ad es. intersezioni principali, incroci a T).*
- *Se è presente una fascia di sosta, allontanarla dal bordo del marciapiede o vietare la sosta. I parcheggi collocati tra la carreggiata e la pista ciclabile offrono un'ulteriore protezione all'area del marciapiede.*
- *Negli spazi dove i pedoni possono fare la coda, prevedere una segnaletica orizzontale temporanea utilizzando nastro adesivo o gesso spray; prendere in considerazione l'installazione di sedute e/o elementi ricreativi per bambini e altri individui.*
- *Utilizzare segnaletica temporanea, come "parcheggia qui/cammina qui" o "parcheggi qui/aspetta qui".*
- *Usare segnaletica temporanea per la regolazione delle corsie (Corsia chiusa, Restringimento della carreggiata o altri equivalenti locali) prima del tratto chiuso al traffico.*
- *Prendere in considerazione un piano che preveda permessi per organizzazioni locali con risorse umane limitate.*

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: spazio sufficiente per camminare e/o fare la coda mantenendo il distanziamento fisico; poche o nessuna persona in attesa in fila sul marciapiede.

Credit: AMAT Officina Urbana/Comune di Milano

Milano (Italia)

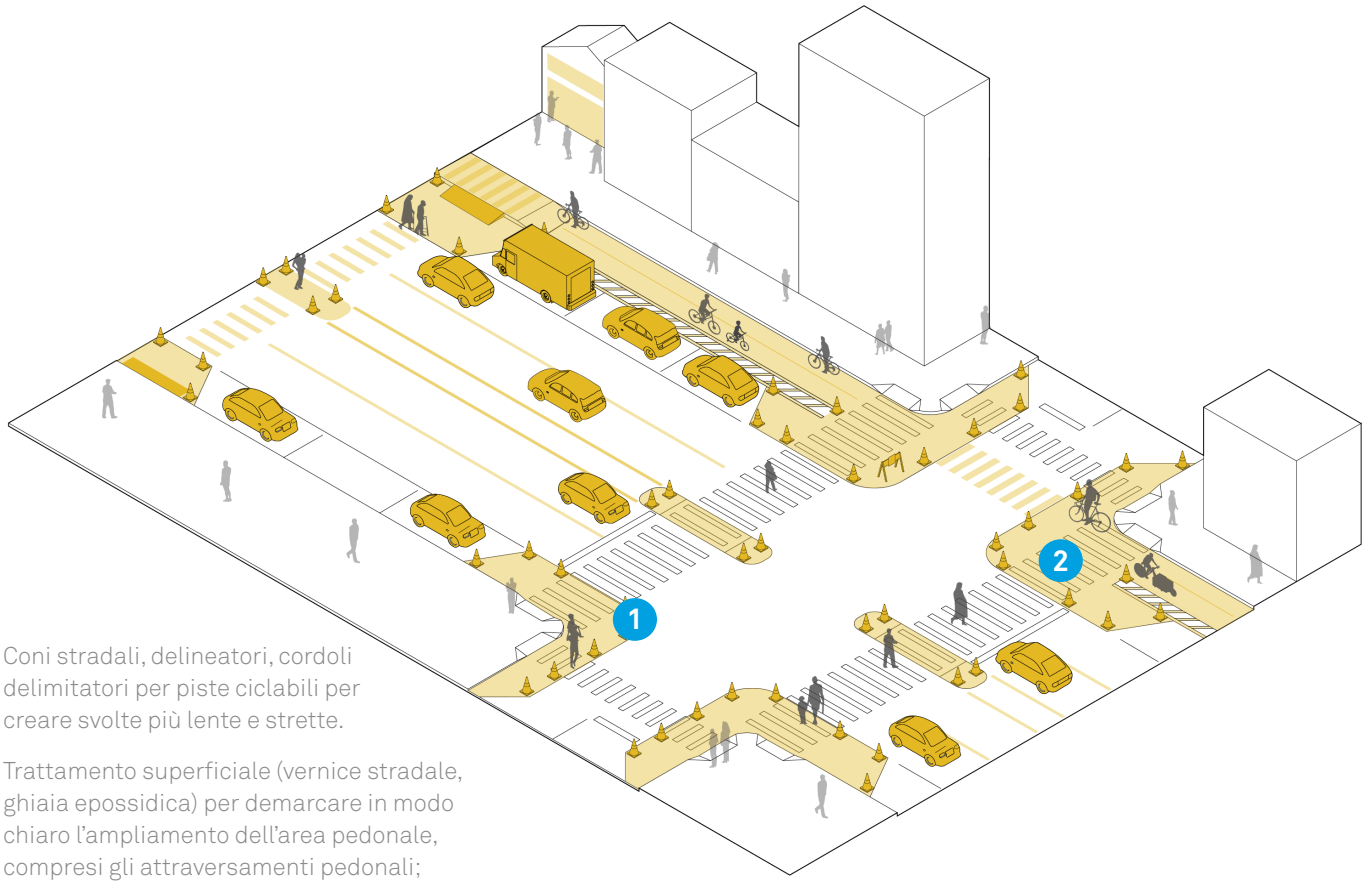
A Milano è stato approvato un progetto che prevede la realizzazione di 35 km di percorsi pedonali e ciclabili. In questo asse stradale di 4,5 km che si sviluppa lungo la linea di metropolitana più affollata, il comune ha utilizzato vernice e segnaletica orizzontale per allargare i marciapiedi e realizzare una pista ciclabile protetta da parcheggi.

Credit: @BLineTransport

Brookline (Massachusetts - Stati Uniti)

A Brookline sono stati utilizzati coni stradali e segnaletica temporanea montati su paletti delineatori con base per ampliare i marciapiedi e creare piste ciclabili lungo quattro strade con elevati volumi di traffico.

ATTRAVERSAMENTI SICURI



1. Coni stradali, delineatori, cordoli delimitatori per piste ciclabili per creare svolte più lente e strette.
2. Trattamento superficiale (vernice stradale, ghiaia epossidica) per demarcare in modo chiaro l'ampliamento dell'area pedonale, compresi gli attraversamenti pedonali; utilizzare scivoli pedonali temporanei per favorire l'accessibilità

Migliorare gli attraversamenti per aiutare le persone a muoversi a piedi/in bici in sicurezza considerato l'aumento dei volumi e il cambiamento degli spostamenti.

CONTESTO

- Attraversamenti in corrispondenza o in prossimità di servizi essenziali (farmacie, ospedali, negozi di alimentari, fermate dei mezzi pubblici, parchi, ecc.)
- Punti a metà isolato con elevata domanda di attraversamento, specialmente su strade a più corsie.
- Strade con fermate di mezzi pubblici in luoghi non segnalati, punti a scorrimento veloce o con un alto volume di traffico e/o un alto tasso di incidenti.

PASSAGGI CHIAVE

- Utilizzare elementi verticali per delineare gli avanzamenti dei marciapiedi o le isole salvagente.
- Ridurre le distanze degli attraversamenti e limitare gli eccessi di velocità riqualificando o restringendo le corsie di marcia.
- Utilizzare nastro adesivo segnaletico riflettente o vernice per delineare lo spazio pedonale e aumentare la visibilità degli attraversamenti pedonali.

TEMPISTICA: Giorni.

DURATA: Settimane, mesi, anni.

Credit: @MedySejai

Montreuil (Francia)

A Montreuil sono state create condizioni più sicure per i pedoni realizzando un attraversamento pedonale e un'isola salvagente delineata con dissuasori flessibili.

Pianificazione

- Individuare le strade o le intersezioni che presentano criticità dal punto di vista della sicurezza/accessibilità, come attraversamenti pedonali assenti, o particolarmente lunghi o grandi distanze tra gli attraversamenti; creare/migliorare gli attraversamento nei punti con un flusso pedonale elevato e linee di desiderio pedonali.
- Dare la priorità a quartieri serviti in modo insufficiente, a siti di impiego o con presenza di servizi essenziali e alle fermate dei trasporti pubblici.

Partecipazione

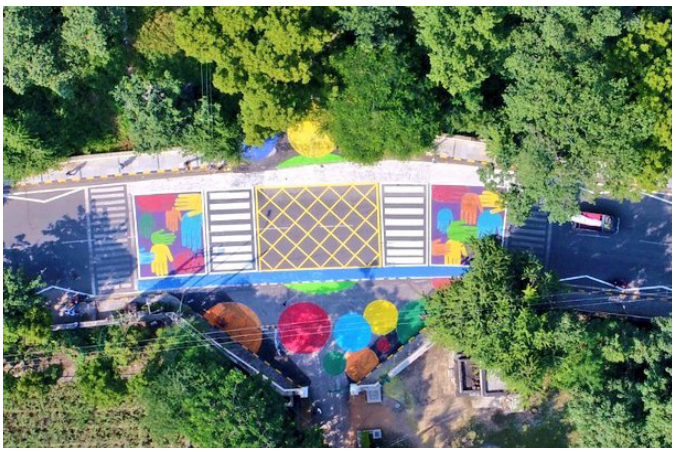
- Sfruttare i canali di comunicazione esistenti e i social media.
- Collaborare con gruppi per la sicurezza stradale, gruppi per l'accessibilità universale e altre associazioni locali. Lasciare avvisi sul posto, online e tramite newsletter per informare e chiedere un riscontro da parte della cittadinanza.
- Collocare avvisi sanitari vicino agli attraversamenti per garantirne la visibilità.
- Per i semafori a chiamata riprogrammati, coprire i pulsanti apponendo dei cartelli per informare che non è necessario premere il pulsante.

Progettazione e realizzazione

- Ampliare i marciapiedi o gli spartitraffico centrali occupando fasce di sosta o agli incroci per ridurre la lunghezza degli attraversamenti pedonali o ciclabili e ridurre di conseguenza l'esposizione degli utenti deboli.
- Usare materiali di separazione pesante alla fine delle corsie, in corrispondenza delle intersezioni con elevati volumi di traffico veicolare e/o pedonale e in altri luoghi sensibili.
- Per progetti per cui è prevista una durata di mesi o anni, valutare l'installazione di isole salvagente modulari in plastica, gomma o cemento.
- Mantenere cicli semaforici ridotti e semafori pedonali che permettono di ridurre l'affollamento agli incroci man mano che aumentano i livelli di attività.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: volumi pedonali, domanda, incidenti/conflitti e linee di desiderio pedonali.
- Monitorare gli attraversamenti pedonali in corrispondenza e all'esterno del passaggio pedonale e modificare il punto di attraversamento o progettarlo in modo da garantire ai pedoni un attraversamento sicuro e fisicamente distanziato.



Credit: @0to5ChildDevp

Udaipur (India)

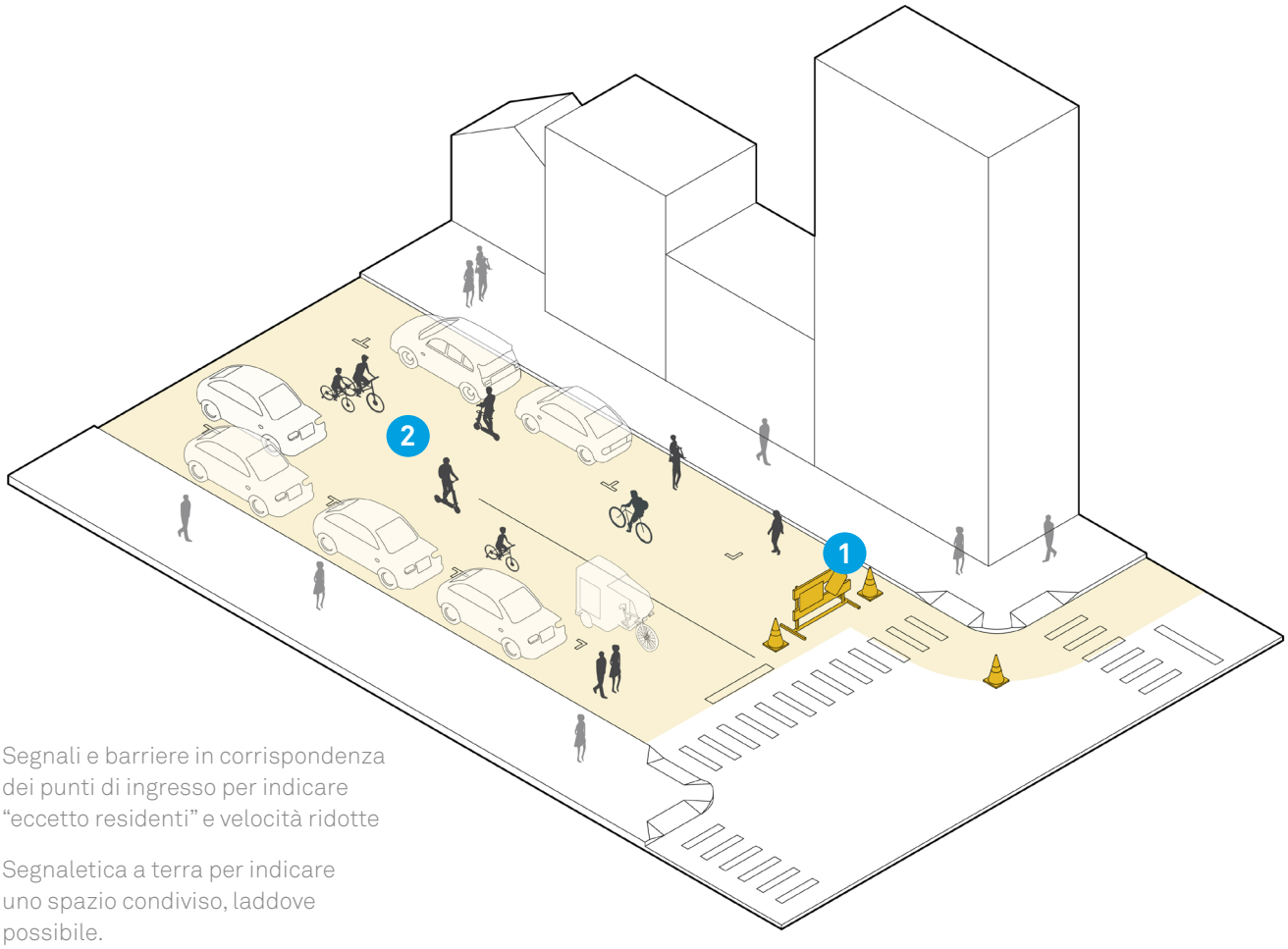
L'ente municipale di Udaipur ha creato una zona piacevole e sicura per consentire ad accompagnatori e bambini di raggiungere la scuola a piedi.

Credit: Anda Chu /Bay Area News Group

Oakland (California - Stati Uniti)

A Oakland sono stati impiegati dei coni stradali per aumentare la visibilità dei pedoni in corrispondenza dei passaggi pedonali, per aiutare le persone a raggiungere i servizi essenziali come negozi di alimentari, punti di distribuzione di alimenti e postazioni di screening per il coronavirus.

STRADE SLOW



1. Segnali e barriere in corrispondenza dei punti di ingresso per indicare “eccetto residenti” e velocità ridotte
2. Segnaletica a terra per indicare uno spazio condiviso, laddove possibile.

Ridurre al minimo il volume del traffico e la velocità in modo da consentire alle persone di camminare, andare in bici e correre in sicurezza.

CONTESTO

- Strade caratterizzate da un basso volume di traffico e da velocità da ridotte a moderate, in cui il volume del traffico è diminuito e divenute ridondanti durante la pandemia.

PASSAGGI CHIAVE

- Installare barriere stradali temporanee e segnali con l’indicazione “Eccetto residenti”, o ZTL, strada slow/condivisa o segnali ad hoc(ad es. “Stay Healthy Streets”) in corrispondenza dei punti di entrata principali per i veicoli.
- Per i quartieri, stabilire una griglia dei punti di entrata nella rete stradale locale dove installare le barriere.
- Individuare degli assistenti che si occupino delle barriere e le monitorino.
- Consentire l’accesso locale, le consegne e i mezzi di emergenza.

TEMPISTICA: Una settimana.

DURATA: Da giorni a mesi.

Credit:European Cyclist’s Federation

Bruxelles (Belgio)

A Bruxelles è stata creata una zona con limite di velocità di 20 km/h nel centro della città, consentendo in questo modo ai pedoni di camminare con maggiore sicurezza sul fondo stradale.

Pianificazione

- Individuare una rete di strade i cui punti di accesso possono essere chiusi o limitati al traffico locale, lasciando libere le intersezioni al suo interno.
- Esaminare le proposte per le strade ciclabili o a traffico limitato in attesa di approvazione.
- Valutare l'estensione ad altre strade con volumi di traffico bassi o con velocità da basse a moderate.

Partecipazione

- Dialogare con associazioni di residenti o con altre organizzazioni di quartiere.
- Collaborare con associazioni che promuovono la mobilità pedonale e ciclabile e la salute, i negozi di biciclette; entrare in contatto con i lavoratori essenziali tramite attivisti e aziende.
- Collaborare con stakeholder e attivisti per distribuire volantini o contattare in modo sicuro i residenti.
- Contattare i gruppi di cittadini per individuare i principali ostacoli o problemi legati alla progettazione e alla lunghezza dei percorsi.

Progettazione e realizzazione

- Individuare le intersezioni da chiudere in modo completo e quali in modo parziale, garantendo l'accesso dei residenti ma impedendo la maggior parte del traffico di attraversamento.
- Collocare una separazione leggera per bloccare parzialmente le strade e indicare l'uso limitato e le velocità ridotte (in genere 10-15 km/h).
- Utilizzare i segnali temporanei "Eccetto residenti/autorizzati" che possono essere affissi a barriere o cavalletti, se necessario.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: cambiamento della domanda in valori assoluti e percentuali; utilizzare un dispositivo automatico, come un contatore a tubo per raccogliere i dati relativi al volume di bici e dati di campionamento relativi al numero di pedoni su intervalli brevi (da 15 minuti a 1 ora), se fattibile.
- Servirsi di dati o condurre dei sondaggi per stabilire se e quali percorsi debbano essere ampliati.

Credit: @jonobate

Oakland (California - Stati Uniti)

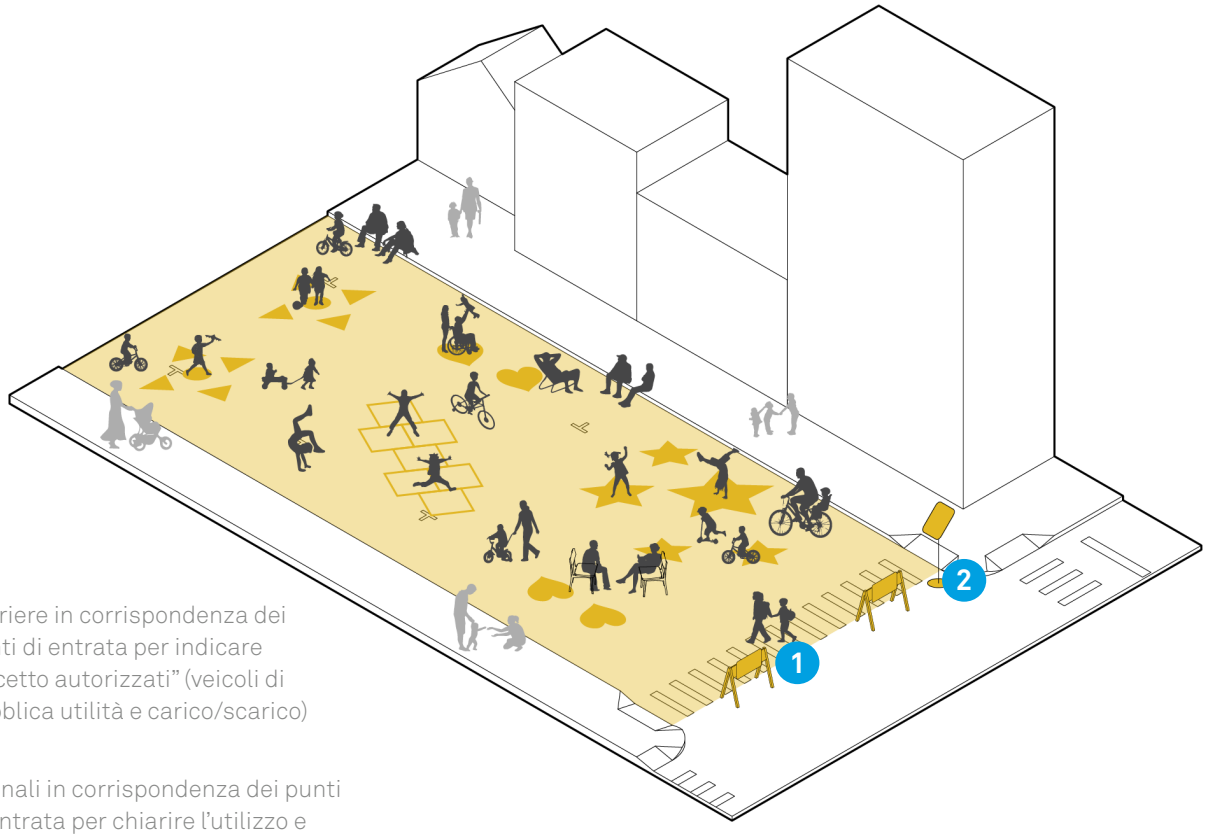
A Oakland sono stati utilizzati dei segnali montati su cavalletti per designare strade accessibili solo ai residenti, creando una rete di quasi 120 km di "slow streets".

Credit: NACTO-GDCI

Dunedin (Nuova Zelanda)

A Dunedin è stato approvato un piano che prevede la riduzione della velocità a 10 km/h e che consente alle attività commerciali del centro della città di estendersi sulle strade, creando una strada condivisa.

STRADE APERTE/RICREATIVE



1. Barriere in corrispondenza dei punti di entrata per indicare "eccetto autorizzati" (veicoli di pubblica utilità e carico/scarico)

2. Segnali in corrispondenza dei punti di entrata per chiarire l'utilizzo e promuovere il programma, e offrire indicazioni agli automobilisti.

Prevedere aree sicure per praticare attività fisica, giocare, socializzare in modo distanziato, ecc.

CONTESTO

- Viali o assi stradali lungo rive con poche intersezioni.
- Strade residenziali a basso volume di traffico.
- Strade commerciali con gruppi di ristoranti locali/negozi e senza mezzi pubblici.

PASSAGGI CHIAVE

- Installare barriere stradali temporanee e segnali "Eccetto autorizzati" in corrispondenza delle intersezioni.
- Stabilire una griglia dei punti di entrata nelle strade locali dove installare le barriere.

TEMPISTICA: Una settimana.

DURATA: Durante alcune ore del giorno, giorni della settimana, fine settimana, o in modo continuo (settimane, mesi).

Credit: Bryan Thomas/Getty Images

Brooklyn (New York - Stati Uniti)

Strade aperte a Brooklyn e in altri distretti di New York City offrono lo spazio ai pedoni per incontrarsi e mantenersi attivi.

Pianificazione

- Individuare un asse stradale singolo o una rete di strade che possono essere chiusi al traffico veicolare durante fasce orarie stabilite del giorno o durante giorni della settimana o in modo permanente.
- Diversamente dalle “Strade slow”, la sosta dei veicoli su strada non deve essere consentito per l’intera durata.
- Esaminare le proposte per le strade ciclabili o a traffico limitato in attesa di approvazione. Laddove le chiusure complete sono difficili da implementare, prendere in considerazione le “Strade slow”.
- Laddove le risorse sono limitate, dare la priorità a strade ricreative di uno o due isolati adiacenti a parchi gioco e cortili scolastici inadeguati.
- Assicurarsi che i programmi e le attività supportino il distanziamento sociale sicuro.

Partecipazione

- Dialogare con le associazioni di residenti, con i distretti commerciali, con le organizzazioni cittadine, con le associazioni che promuovono la mobilità pedonale e ciclabile e la salute, con le scuole e con gli enti di mutuo soccorso.
- Collaborare con stakeholder e attivisti per distribuire volantini o contattare in modo sicuro i residenti.
- Mettersi in contatto con gruppi di cittadini per individuare i principali ostacoli o problemi legati alla progettazione e alla lunghezza.

Progettazione e realizzazione

- Individuare assi stradali da chiudere completamente al traffico di attraversamento e stabilire gli orari del giorno o della settimana.
- La chiusure parziali possono mantenere l’accesso dei residenti ma impediscono la maggior parte degli spostamenti di attraversamento.
- Considerare l’implementazione di strade aperte/ricreative lungo l’intero asse stradale per consentire lo spostamento sicuro delle persone verso servizi essenziali (assistenza sanitaria, negozi di alimentari, farmacie, mezzi pubblici).
- Utilizzare segnaletica temporanea, ad es. “Strada chiusa”, da affiggere a barriere o cavalletti, se necessario; l’aggiunta di segnali di pericolo per la presenza di pedoni e biciclette è opzionale.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: cambiamento del numero e della percentuale di domanda durante fasce orarie specifiche.
- Utilizzo di dispositivo automatici, come telecamera o contatore a tubo per rilevare il volume di bici e dati di campionamento relativi al numero di pedoni su intervalli brevi (da 15 minuti a un’ora) o dati relativi al tipo di utenti (bambini o ragazzi, persone anziane, ecc.).
- Utilizzare i dati o condurre dei sondaggi per determinare i miglioramenti.

Credit: Natalia Bomtempo

Brasilia (Brasile)

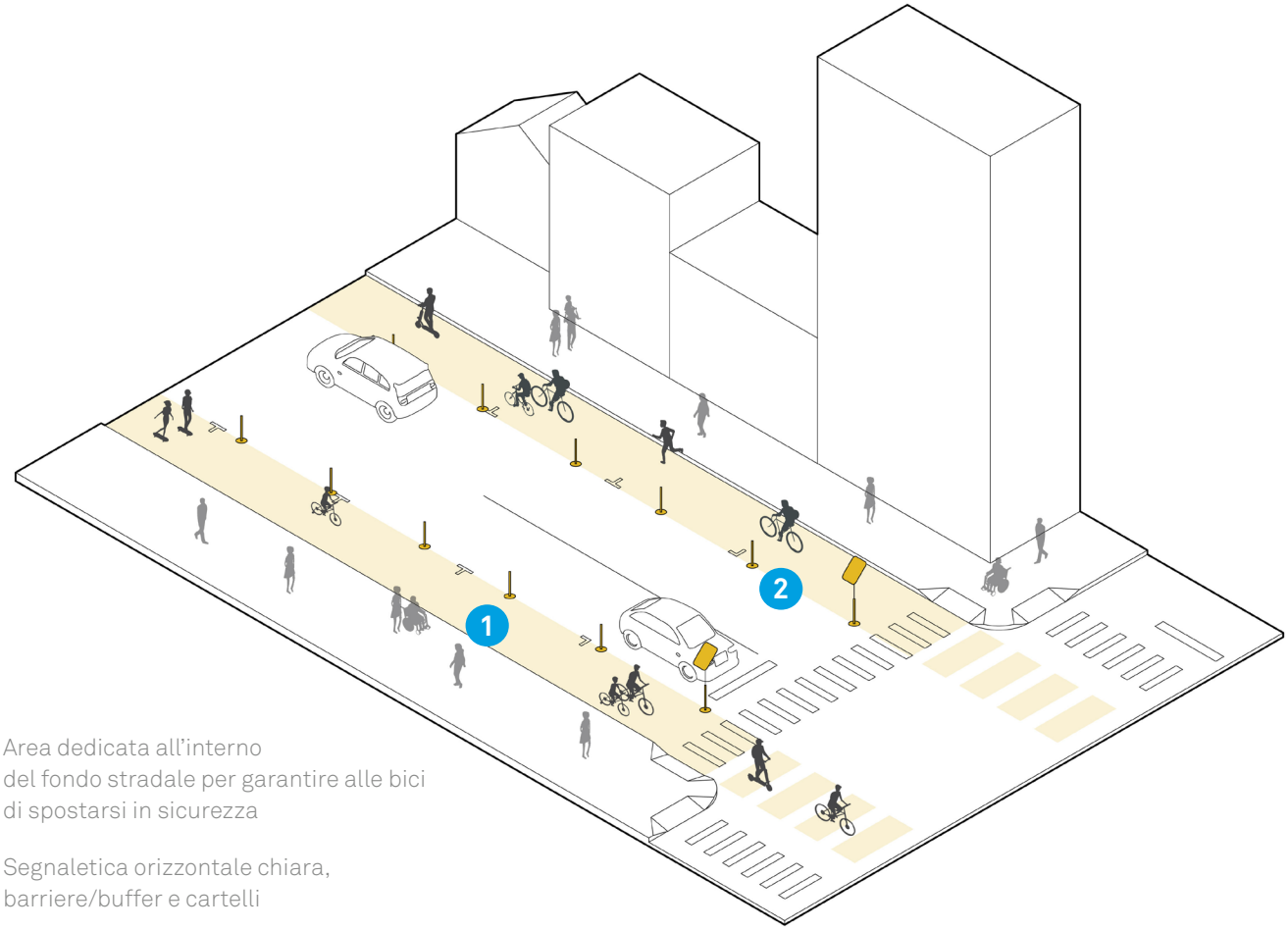
A Brasilia di domenica alcune strade vengono riservate a pedoni e ciclisti.

Credit: DPA

Berlino (Germania)

A Berlino è vietato l’accesso ai veicoli in diverse strade in modo da creare aree in cui giocare e incontrarsi.

PISTE CILABILI



1. Area dedicata all'interno del fondo stradale per garantire alle bici di spostarsi in sicurezza
2. Segnaletica orizzontale chiara, barriere/buffer e cartelli

Prevedere spazi per i lavoratori essenziali e altri utenti per andare in bici e in monopattino in modo sicuro mantenendo una distanza fisica sufficiente.

CONTESTO

- Strade a più corsie, strade con corsie larghe dove la domanda è alta.
- Strade che forniscono l'accesso a ospedali e ad altri servizi essenziali; percorsi di collegamento verso parchi e altri spazi aperti.

PASSAGGI CHIAVE

- Convertire la sosta a bordo strada o le corsie di marcia in piste ciclabili. Opzionale: convertire le corsie adiacenti in aree per la salita dei passeggeri o il carico delle merci o sosta.
- Segnalare l'inizio della corsia con una barriera o un segnale collocati senza ostacolare i ciclisti.
- Utilizzare barriere riflettenti come coni stradali, dissuasori flessibili, paletti, barriere di plastica, delineatori con base o cilindri stradali.

TEMPISTICA: Giorni per la pianificazione, ore per la realizzazione.

DURATA: Da giorni a mesi.

Credit: Città di Toronto

Toronto (Canada)

ActiveTO ha presentato nuove piste ciclabili protette segnalate con vernice e dissuasori flessibili.

Pianificazione

- Dare priorità a percorsi del trasporto pubblico, a piste ciclabili in progetto e nelle strade con presenza di ciclisti e colmare i vuoti nelle reti ciclabili esistenti.
- Considerare le strade che portano a ospedali, destinazioni sanitarie principali o lungo i principali percorsi del trasporto pubblico in modo da migliorare la sicurezza, in particolare per i lavoratori essenziali.
- Prendere in considerazione corsie di marcia adiacenti a percorsi ciclopedonali, strade, parchi, rive o argini.

Partecipazione

- Collaborare con gruppi di cittadini, fornitori di servizi sociali, associazioni che promuovono l'uso della bicicletta, negozi di biciclette. Contattare i lavoratori attraverso i datori di lavoro.
- Chiedere a stakeholder locali e attivisti di distribuire volantini, far circolare le informazioni tra le reti online locali/iperlocali, o contattare in sicurezza gli abitanti.
- Contattare i gruppi di cittadini per individuare i principali ostacoli o problemi legati alla progettazione e alla lunghezza dei percorsi.

Progettazione e realizzazione

- Usare materiali di separazione leggeri per separare le piste ciclabili dalle altre corsie.
- Usare la separazione pesante alle estremità delle piste ciclabili e in altri punti sensibili (ad es. intersezioni principali, incroci a T).
- In caso di sosta a bordo strada, allontanarla dal bordo del marciapiede o vietare la sosta per realizzare una pista ciclabile in sede propria. I parcheggi collocati tra la carreggiata e la pista ciclabile permettono di offrire un'ulteriore protezione per i ciclisti.
- Posizionare cartelli su barriere mobili all'inizio della pista ciclabile, delle intersezioni principali e di altri punti ad alto volume di svolta.
- Usare cartelli temporanei per la regolazione delle corsie (Corsia chiusa, Restringimento di carreggiata o altri equivalenti locali) prima del tratto chiuso al traffico.
- Usare cartelli e segnali temporanei per indicare dov'è possibile andare in bicicletta o parcheggiare.
- Per il piano di ripresa, passare da materiali temporanei a permanenti. Vedere Urban Bikeway Design Guide.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: cambiamento della domanda in valori assoluti e percentuali; utilizzare un dispositivo automatico, come un contatore a tubo, per raccogliere i dati.
- Controllare il posizionamento dell'attrezzatura quotidianamente per i primi giorni durante la settimana e nel fine settimana, poi settimanalmente.

Credit: madisonbikes.org

Credit: Kledina Skendo

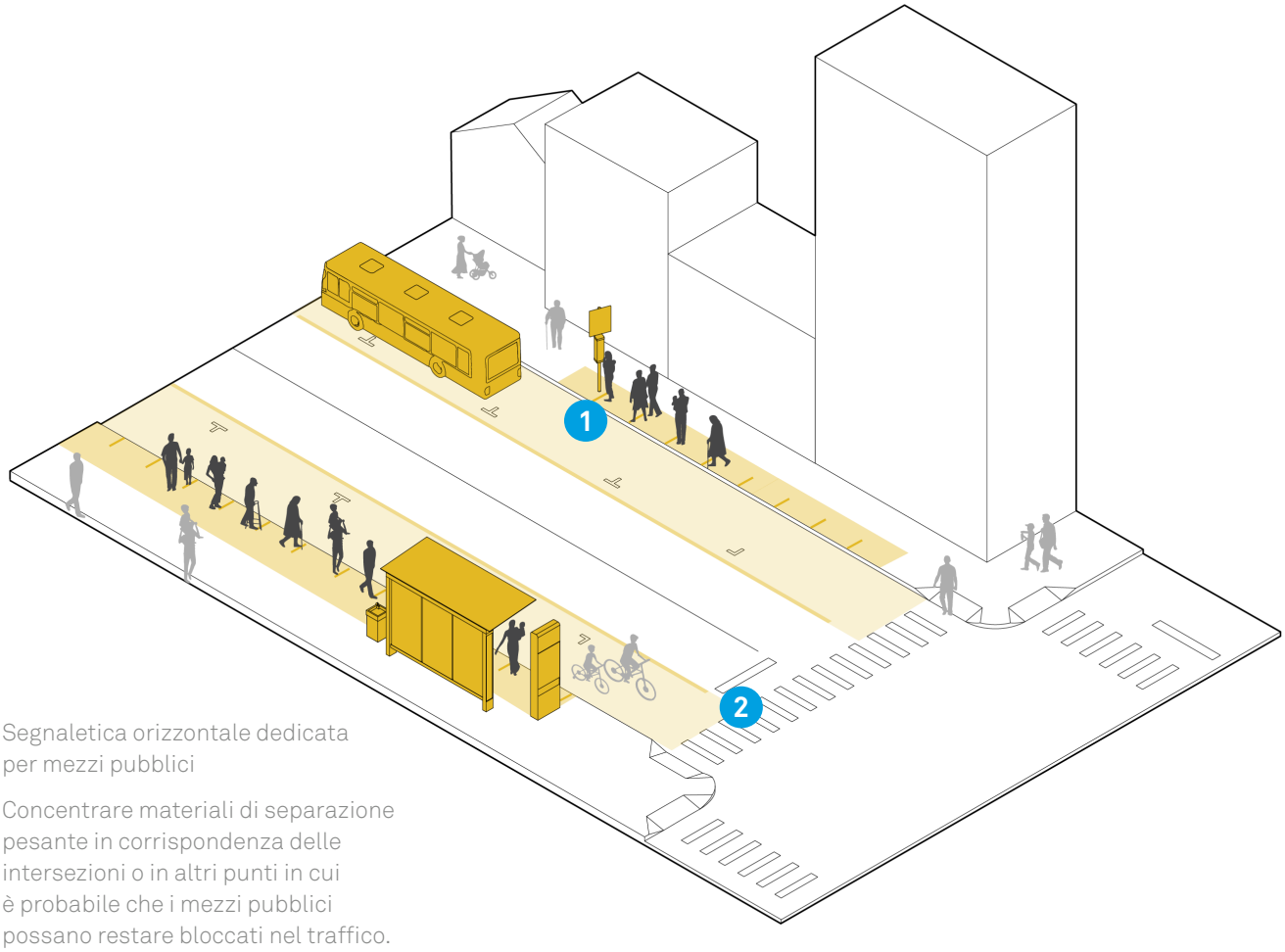
Madison (Wisconsin - USA)

A Madison sono state aggiunte nuove piste ciclabili utilizzando delineatori con base e segnali che indicano tratti chiusi al traffico posti sulle barriere stradali per favorire l'ampliamento di spazi destinati alla mobilità attiva e mantenere allo stesso tempo la distanza fisica tra gli utenti.

Tirana (Albania)

Tirana ha trasformato le fasce di sosta laterali in piste ciclabili protette utilizzando dissuasori flessibili in plastica e strisce di vernice gialla.

CORSIE RISERVATE



1. Segnaletica orizzontale dedicata per mezzi pubblici
2. Concentrare materiali di separazione pesante in corrispondenza delle intersezioni o in altri punti in cui è probabile che i mezzi pubblici possano restare bloccati nel traffico.

Prevedere o ampliare le corsie preferenziali o riservate ai mezzi pubblici/per rendere il trasporto pubblico su strada una forma di trasporto affidabile ed efficiente per le persone che ne hanno più bisogno.

CONTESTO

- Assi stradali e percorsi per mezzi pubblici con un elevato numero di passeggeri che servono quartieri e attività commerciali o servizi essenziali che dipendono dai trasporti pubblici.

PASSAGGI CHIAVE

- Convertire la sosta a bordo strada o le corsie di marcia in corsie riservate al trasporto pubblico.
- Demarcare la corsia per i mezzi pubblici con segnaletica orizzontale e verticale, segnali elettronici, se disponibili, ed elementi verticali come i coni stradali.

TEMPISTICA: Settimane per la pianificazione, giorni/settimane per la realizzazione.

DURATA: Da diversi mesi a due-tre anni.

Credit: Città di Boston

Boston (Massachusetts - Stati Uniti)

La MBTA (Autorità dei trasporti della baia del Massachusetts) ha realizzato una nuova corsia riservata agli autobus su Washington Street dopo aver creato una corsia temporanea utilizzando dei coni stradali.

Pianificazione

- Dare priorità ai percorsi e apportare miglioramenti, quali corsie e segnaletica dedicata in quartieri che dipendono dai trasporti pubblici e in percorsi che conducono a luoghi con utenza o domanda più elevate.
- Concentrare gli interventi più pesanti in prossimità delle intersezioni note per essere causa di ritardi per i mezzi pubblici, o altri punti problematici.
- Individuare dove fornire veicoli addizionali, per evitare il sovraffollamento dei mezzi.
- Laddove necessario, cambiare segnaletica e fasi semaforiche per ridurre conflitti significativi in fase di svolta.
- Considerare la rimozione di sosta, passi carrai o aree di sosta per il carico/scarico; minimizzare gli effetti sulle attività commerciali essenziali.
- Individuare i segmenti più critici in base alla velocità di esercizio e al ritardo, le corsie possono essere di lunghezza variabile: da un isolato a diversi chilometri.

Partecipazione

- Sfruttare le reti di comunicazione esistenti e i canali social, ad esempio gruppi che agiscono a sostegno del trasporto pubblico, associazioni di vicinato e grandi aziende.
- Esporre informazioni all'interno di veicoli, alle fermate, online e tramite newsletter per rendere pubblici i cambiamenti e chiedere un riscontro.
- Comunicare gli obiettivi sin dal principio per allinearsi con le performance attuali e segnalare cambiamenti futuri delle condizioni di traffico e dell'utenza del trasporto pubblico.

Progettazione e realizzazione

- Misurare e contrassegnare i luoghi e aggiungere dei cartelli per indicare le ore di esercizio.
- Posizionare coni e/o cilindri stradali, paletti delineatori oppure segnaletica orizzontale.
- La segnaletica può essere statica o a messaggio variabile, a seconda della disponibilità e delle risorse.
- Per il piano di ripresa, passare da materiali temporanei a permanenti. Vedere Transit Street Design Guide.

Monitoraggio

- Elementi chiave: raccogliere dati su passeggeri, affollamento e tempi di viaggio. Modulare in base alle performance operative e alle disposizioni di sanità pubblica.
- Coordinarsi con la polizia locale per evitare che i veicoli privati si fermino, parcheggino o circolino all'interno delle corsie; monitorare sin dall'inizio della realizzazione.

Credit: SFMTA

San Francisco (California - Stati Uniti)

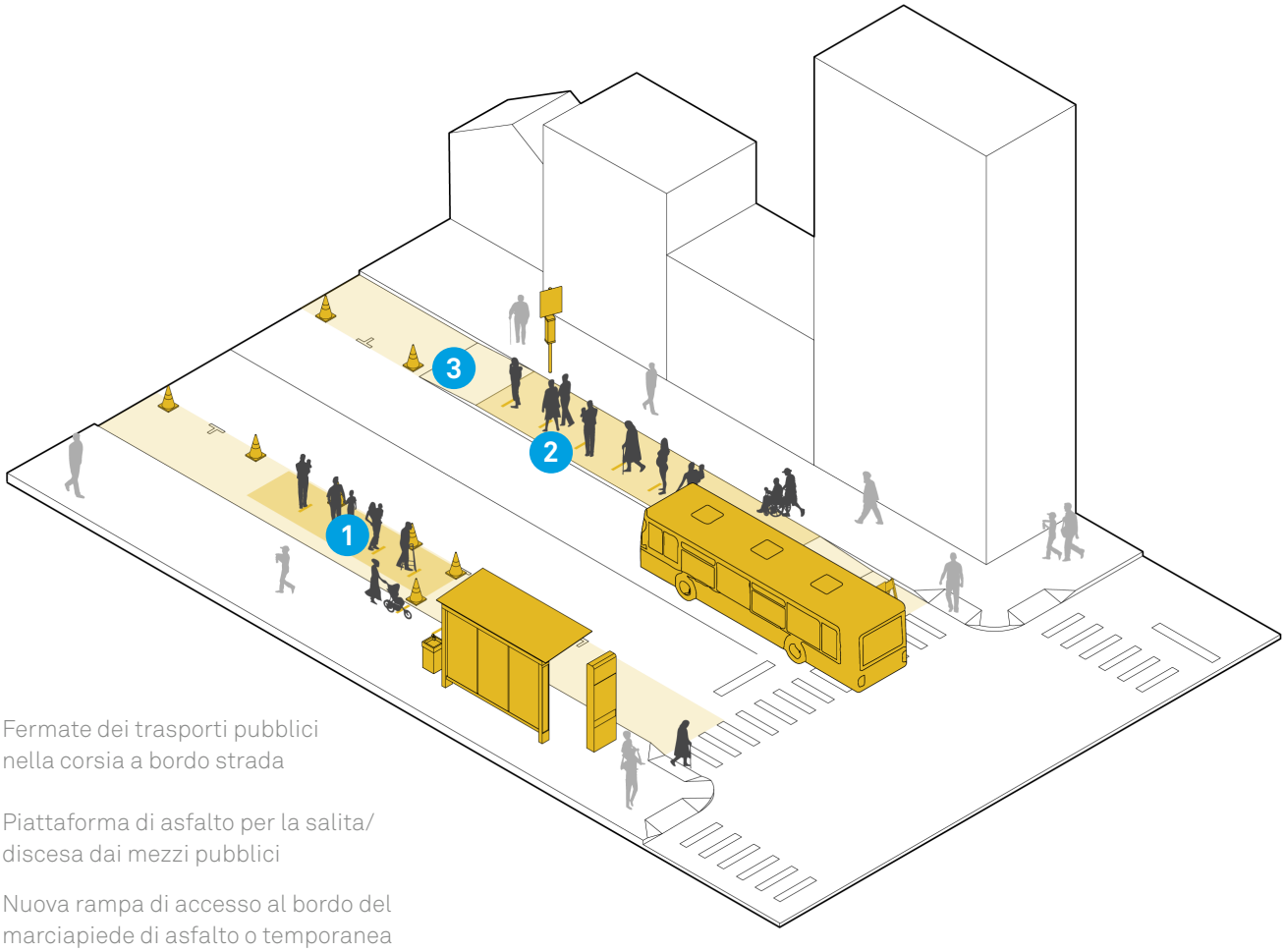
La SFMTA (Agenzia di trasporto municipale di San Francisco) ha dato la priorità a una rete principale e ha dato inizio a dei miglioramenti finalizzati al miglioramento delle prestazioni dei mezzi pubblici per i lavoratori essenziali.

Credit: Auckland Transport

Auckland (Nuova Zelanda)

Ad Auckland vengono creati degli spazi per ospitare nuove fermate degli autobus e corsie per i mezzi pubblici su Queen Street.

FERMATE E PUNTI DI ACCESSO AI MEZZI PUBBLICI



1. Fermate dei trasporti pubblici nella corsia a bordo strada
2. Piattaforma di asfalto per la salita/discesa dai mezzi pubblici
3. Nuova rampa di accesso al bordo del marciapiede di asfalto o temporanea

Prevedere un'area di attesa sufficiente per i passeggeri dei mezzi pubblici e consentire l'accesso dalla porta posteriore/da tutte le porte per ridurre i tempi di attesa e di salita/discesa.

CONTESTO

- Fermate di mezzi pubblici con percentuali elevate di salita/discesa o concentrate in determinate fasce orarie del giorno.
- Fermate di mezzi pubblici su marciapiedi troppo frequentati o troppo stretti per consentire un'attesa con distanziamento fisico.

PASSAGGI CHIAVE

- Realizzare piattaforme con materiali provvisori in asfalto e piattaforme modulari
- Installare rampe, attraversamenti pedonali e spartitraffico per accedere a fermate a metà isolato.
- Agevolare la salita/discesa posteriore tramite sistemi di mobile ticketing, pagamenti contactless a bordo ed emissione di biglietti alle fermate.

TEMPISTICA: Da giorni a mesi per la pianificazione, da ore a settimane per la realizzazione.

DURATA: Da mesi a anni.

Credit: Reuters/Maggie Andresen

Kigali (Ruanda)

Le autorità ruandesi hanno installato postazioni per la disinfezione delle mani in corrispondenza delle fermate degli autobus nella capitale Kigali.

Pianificazione

- Incoraggiare la creazione di un gruppo di lavoro con personale municipale e delle agenzie di trasporto pubblico, compresa la pianificazione della rete, la velocità e l'affidabilità, la pianificazione dei servizi e gli operatori.
- Dare priorità alle fermate con utenza costante o aree con un numero elevato di casi di COVID-19.
- Implementare nei punti dove necessità e fattibilità sono elevate, quindi estendere il programma a siti più impegnativi.
- Coordinarsi con programmi legati a bici, spazi pubblici o marciapiedi per stabilire se è il caso di prevedere un avanzamento del marciapiede o un'isola di fermata.
- Concentrarsi sulla salita/discesa dal lato posteriore/da tutte le porte e mettere a disposizione opzioni di pagamento online/all'esterno dei veicoli.

Partecipazione

- Dare l'opportunità ai passeggeri dei mezzi pubblici, ai gruppi civici, alle associazioni di passeggeri disabili, alle attività commerciali, ai sindacati dei lavoratori dei servizi e della salute di segnalare i siti in cui apportare dei miglioramenti per la salita/discesa.
- Collocare volantini alle fermate prima della realizzazione per chiedere un riscontro ai passeggeri.
- Promuovere il riscontro online, all'interno del veicolo e alle fermate.
- Annunciare una lista di fermate insieme a un processo di pianificazione abbreviato per altri luoghi.

Progettazione e realizzazione

- Mantenere accessibili la salita/discesa tramite una piattaforma a livello del bordo del marciapiede esistente o entro tolleranze di pendenza accessibili.
- Supportare la salita/discesa posteriore con piattaforme di almeno 9 m.
- Prevedere l'accesso lungo le piste ciclabili creando rampe in asfalto o modulari.
- Convertire la sosta in parklet o in ampliamenti di marciapiedi. Mantenere l'accesso al marciapiede nelle fermate esistenti.
- Evidenziare con linee/cerchi i punti in cui fare la fila a 2 m di distanza
- Includere piattaforme di legno per un impiego a breve termine e fermate a penisola modulari o in asfalto per una durata maggiore.

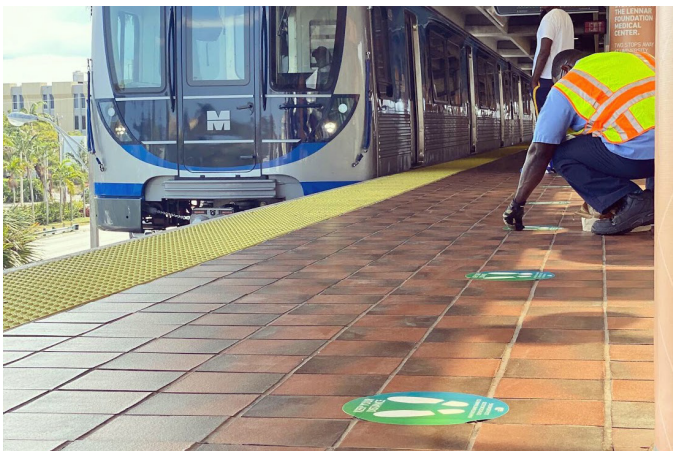
Monitoraggio

- Criteri fondamentali: attesa minima in fila per i passeggeri, adeguato distanziamento sociale.
- Controllare l'integrità delle piattaforme di salita/discesa modulari o provvisorie qualche giorno dopo la realizzazione e/o nel caso in cui gli operatori segnalino problemi con la piattaforma.
- Sollecitare un riscontro sul progetto da parte di operatori, supervisori e controllori.

Credit: @Fab_Benvenuti

Roma (Italia)

A Roma sono state realizzate nuove fermate temporanee per gli autobus e nuove piste ciclabili protette da parcheggi su una strada principale.

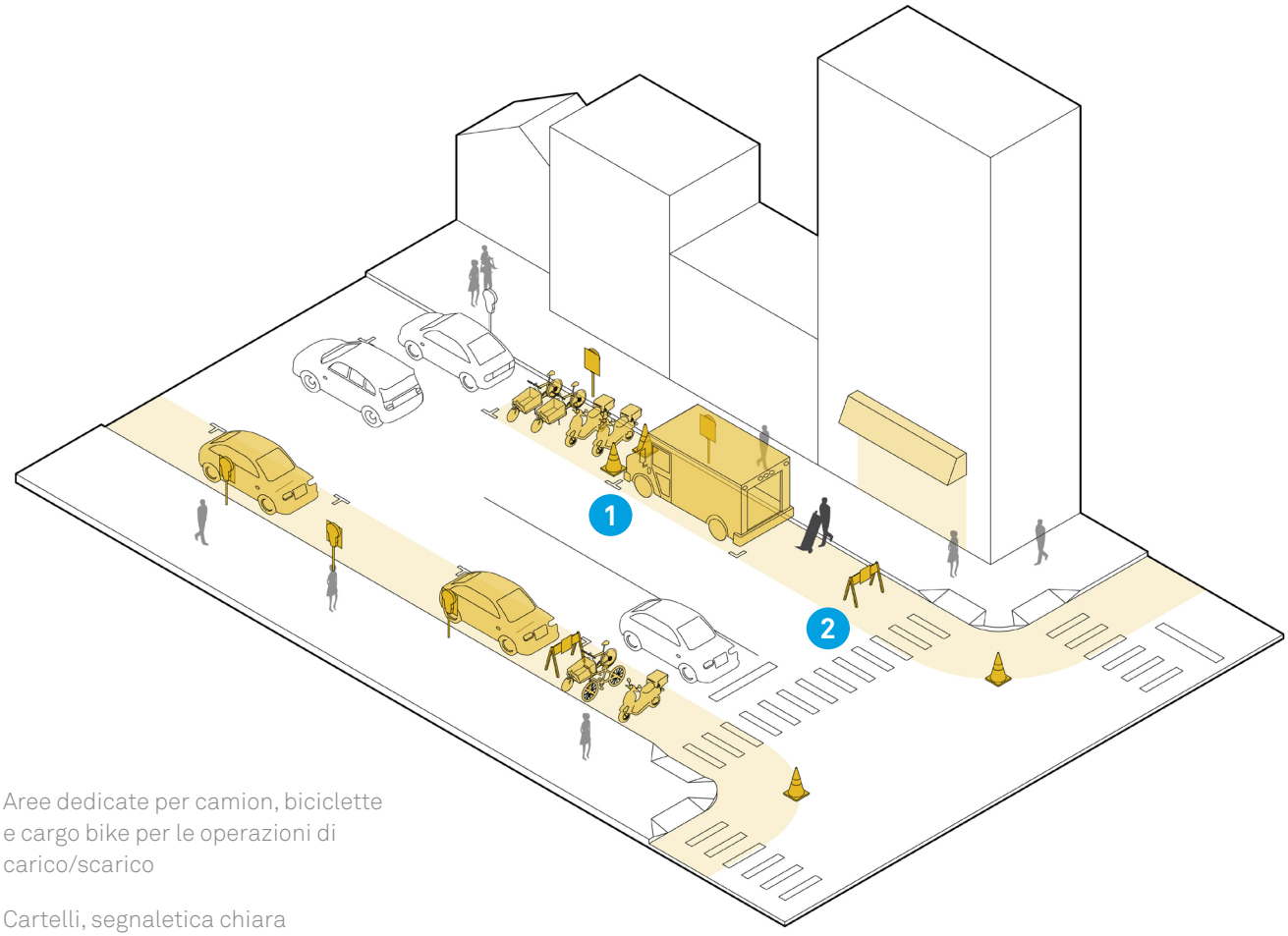


Credit: Miami-Dade Transportation & Public Works

Miami (Florida Stati Uniti)

A Miami sono stati posizionati dei segnali che indicano la distanza interpersonale da tenere alle stazioni dei trasporti pubblici.

ZONE DI PRELIEVO E CONSEGNA



1. Aree dedicate per camion, biciclette e cargo bike per le operazioni di carico/scarico
2. Cartelli, segnaletica chiara e separazione

Convertire gli stalli di sosta a bordo strada o le corsie di marcia in aree di sosta breve per carico/scarico a servizio di attività commerciali essenziali.

CONTESTO

- Più rilevante in corrispondenza di ristoranti, lavanderie a gettoni, farmacie e altri servizi essenziali.

PASSAGGI CHIAVE

- Utilizzare gesso spray, vernice, adesivi o nastro adesivo segnaletico, in base alle necessità, per delineare gli spazi.
- Modificare la politica di gestione e controllo e coprire parchimetri.
- Impostare dei limiti temporali (~max. 10 minuti) per consentire il turnover/l'accesso rapido a servizi essenziali.

TEMPISTICA: Giorni per la pianificazione, ore per la realizzazione.

DURATA: Da giorni a mesi.

Credit: Città di Raleigh

Raleigh (Carolina del Nord - Stati Uniti)

A Raleigh sono stati impiegati coni stradali e segnali per creare aree di sosta temporanee per carico/scarico.

Pianificazione

- Selezionare siti che supportano servizi essenziali, che sono affollati e/o che si trovano all'interno di aree con alti tassi di contagio.
- Definire una tempistica iniziale e associare gli adeguamenti con gli orientamenti in materia di salute pubblica o con le modifiche alla mobilità.
- Inserire nei bilanci la manutenzione e la sostituzione dei materiali.

Partecipazione

- Informare clienti, attività commerciali e residenti lungo il percorso utilizzando volantini e diffondere le informazioni tramite le reti online.
- Utilizzare le organizzazioni commerciali, i partner e gli attori locali per divulgare le informazioni e controllare i dettagli sul campo.
- Mantenere aperti i canali di comunicazione con i servizi di emergenza e le attività commerciali locali.

Progettazione e realizzazione

- Disattivare o coprire i parchimetri interessati e coprire i segnali di sosta in base alle necessità.
- Installare materiali di separazione leggera (ad es. coni, cavalletti, barriere) per delineare lo spazio.
- Utilizzare gesso spray, vernice, adesivi o nastro adesivo segnaletico, se non sono presenti linee di demarcazione delle corsie o segnaletica per i parcheggi.
- Fare spazio sul fondo stradale per lo scarico e aggiungere delle rastrelliere per le biciclette, in base alle necessità, per mantenere libero il percorso per i pedoni sul marciapiede.
- Creare e affiggere cartelli temporanei per comunicare in modo chiaro i cambiamenti che interessano gli usi e le politiche.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: spazi di prelievo e consegna occupati da automobilisti e ciclisti per un intervallo di tempo adeguato.
- Analizzare le interferenze con le aree pedonali e con il funzionamento stradale (ad es. sosta in doppia fila, accesso di emergenza).
- Controllare il posizionamento dell'attrezzatura quotidianamente per i primi giorni durante la settimana e nel fine settimana, poi settimanalmente.

Credit: Dongho Chang

Seattle (Washington - Stati Uniti)

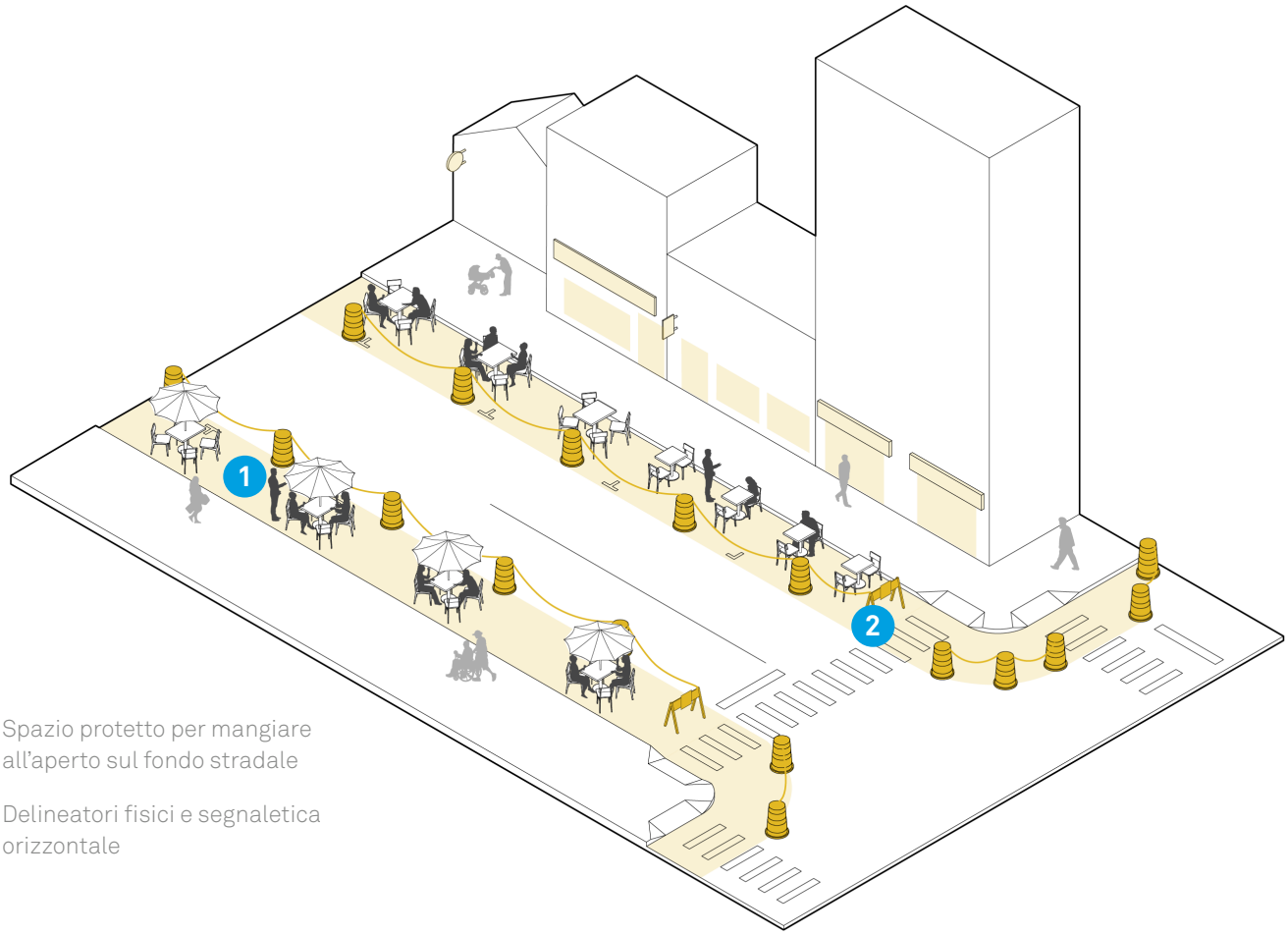
A Seattle è stato introdotto un programma che converte gli stalli di sosta in prossimità di rivendite alimentari in zone di carico/scarico per i clienti e gli addetti alle consegne.

Credit: Città di Alexandria

Alexandria (Virginia - Stati Uniti)

Ad Alexandria sono stati utilizzati cartelli temporanei per marcare le zone di carico/scarico all'esterno di attività alimentari, consentendo ai clienti e agli addetti alle consegne di accedere in sicurezza alle attività commerciali.

MANGIARE ALL'APERTO



1. Spazio protetto per mangiare all'aperto sul fondo stradale
2. Delineatori fisici e segnaletica orizzontale

Prevedere spazi dove mangiare all'aperto in modo che i ristoranti possano attenersi alle linee guida sul distanziamento sociale nella fase di ripresa delle operazioni che permettono la consumazione all'interno.

CONTESTO

- Nei luoghi in cui ristoranti, caffetterie, chioschi alimentari e/o commercianti ambulanti di cibo sono raggruppati lungo diversi isolati.

PASSAGGI CHIAVE

- Individuare gruppi di ristoranti e designare le strade con tavoli all'esterno.
- Rinunciare alle tasse di concessione esistenti previste per l'occupazione del suolo pubblico all'interno di zone specifiche, in base alle necessità.
- Stabilire chiare norme di occupazione (ad es. numero di tavoli) per le strade con tavoli all'esterno.

TEMPISTICA: Una settimana.

DURATA: Mesi.

Credit: Go Vilnius

Vilnius (Lituania)

A Vilnius sono state aperte diciotto aree pubbliche, compresa la centrale piazza della Cattedrale, dove sono presenti caffetterie e ristoranti all'aperto per consentire alle attività commerciali di operare in modo sicuro. È prevista l'apertura di altri spazi durante l'estate.

Pianificazione

- Creare aree per mangiare all'aperto chiudendo temporaneamente le strade o le corsie o convertendo gli stalli di sosta nell'ambito di ordinanze legate all'emergenza, in base alle necessità.
- Rinunciare alle tasse di concessione per l'occupazione del suolo pubblico; stabilire delle norme di occupazione e adeguare le ordinanze che limitano la mobilità dei pedoni.
- Ricorrere a polizia locale e enti pubblici per assistere nelle attività di supporto; chiedere alle associazioni locali di contribuire con la pulizia e il monitoraggio.
- Definire una durata iniziale e orari di esercizio, osservando eventuali lockdown comunali o statali che regolano le attività.
- Se presenti, considerare le prestazioni dei mezzi pubblici e l'accesso ad essi da parte di lavoratori essenziali prima di finalizzare i cambiamenti. Intervento non consigliato per i percorsi principali dei trasporti pubblici che servono lavoratori o destinazioni essenziali.

Partecipazione

- Creare un breve modulo che consenta alle attività commerciali e ai commercianti ambulanti di manifestare il proprio interesse, in base alle necessità. Comunicare un approccio iterativo dal principio.
- Servirsi di gruppi imprenditoriali locali e DUC(distretti urbani del commercio), associazioni locali e altri partenariati per pubblicizzare i programmi, valutazione e comunicazione rapida all'interno di ogni quartiere.
- Tenere aperta la comunicazione tra gli enti, in particolare tra servizi di emergenza ed eventuali squadre di pulizia e manutenzione.

Progettazione e realizzazione

- Utilizzare una separazione pesante alla fine delle corsie per chiudere la strada al traffico dei veicoli, in base alle necessità.
- Utilizzare tavoli, sedie e ombrelloni, in base alle necessità; stabilire degli orientamenti per il deposito e la disposizione dell'arredo per garantire l'accesso a pedoni, biciclette e veicoli fuori dagli orari di apertura (per mantenere un ampio accesso pedonale).
- Stabilire un protocollo di consegna e accesso a ristoranti in base alle ore di esercizio,
- Misurare la distanza tra gli schienali delle sedie quando si utilizzano le demarcazioni per favorire il distanziamento o l'applicazione delle linee guida in materia di salute pubblica.
- Mantenere i marciapiedi liberi da tavoli e sedie per consentire un movimento ampio e fisicamente distanziato ai pedoni.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: confermare la distanza tra i tavoli in base alle linee guida in materia di salute pubblica; mantenere libero il marciapiede per consentire il movimento dei pedoni.
- Effettuare dei sondaggi periodici tra i ristoranti e i venditori per avere un riscontro e modificare le ore di esercizio in base alle necessità.

Credit: NACTO-GDCI

Chicago (Illinois - Stati Uniti)

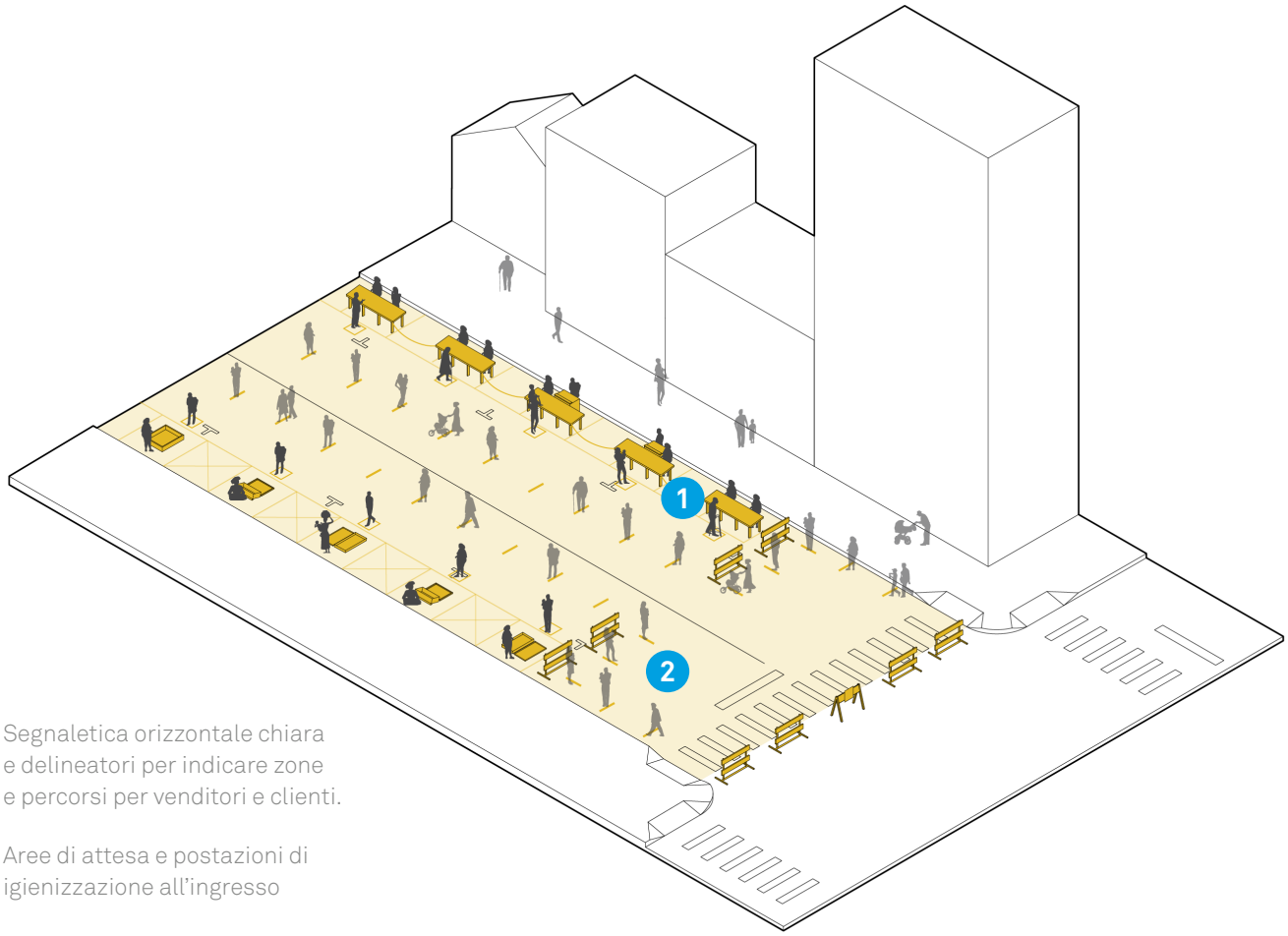
Broadway Street a Chicago è stata trasformata in uno spazio pubblico per i pedoni utilizzando le fasce di sosta come aree esterne a disposizione dei ristoranti.

Credit: @demescope

Milano (Italia)

Milano ha definito delle aree con tavoli all'aperto convertendo degli stalli di sosta.

MERCATI



1. Segnaletica orizzontale chiara e delineatori per indicare zone e percorsi per venditori e clienti.
2. Aree di attesa e postazioni di igienizzazione all'ingresso

Estendere la presenza dei mercati alle strade adiacenti per ridurre l'affollamento e favorire il distanziamento sociale.

CONTESTO

- Strade con mercati all'aperto attivi o permanenti.
- Strade adiacenti a mercati coperti o luoghi pubblici che ospitano dei mercati.
- Mercati periodici.

PASSAGGI CHIAVE

- Assegnare dello spazio in strada per consentire ai mercati di avere più spazio per operare nel rispetto del distanziamento fisico.
- Modificare la politica di gestione e i permessi.
- Definire uno schema e un distanziamento sicuri per i banchi di vendita e i percorsi di circolazione in ottemperanza alle norme locali in materia di distanziamento sociale.

TEMPISTICA: Giorni per la pianificazione, ore per la realizzazione.

DURATA: Ore, giorni, mesi o a tempo indeterminato.

Credit: Jain Weraphong

Kalaw (Birmania)

A Kalaw, in un mercato in città,è stata utilizzata la vernice per demarcare gli stalli dei venditori per distanziarli e consentire ai clienti di fare acquisti in modo sicuro.

Pianificazione

- Dare la priorità a mercati di beni alimentari ed essenziali e garantire che siano distribuiti equamente fra i quartieri.
- Se necessario, ampliare la presenza del mercato a isolati adiacenti, distribuire i venditori tra diverse sedi o alternare i rivenditori nell'arco della settimana.
- Valutare la capacità totale di venditori e clienti in base alle norme in materia di distanziamento sociale.
- Modificare o aggiornare le autorizzazioni per applicare il nuovo schema operativo.
- Definire spazi e orari per far sì che le operazioni di carico e scarico avvengano al di fuori degli orari di esercizio del mercato.

Partecipazione

- Concentrarsi su venditori, residenti e attività commerciali locali.
- Utilizzare cartelli chiari per comunicare a venditori e clienti le modifiche di esercizio, compresi la capacità massima e i regolamenti in materia di distanziamento sociale.
- Fare affidamento su partner e stakeholder per diffondere le informazioni e condividere i compiti operativi.

Progettazione e realizzazione

- Utilizzare barriere e segnali per demarcare i confini del mercato rispetto al traffico veicolare.
- Installare cartelli di grandi dimensioni per le aree di ingresso. Creare delle zone in corrispondenza degli ingressi dove i clienti possono fare la fila quando si è raggiunta la capienza massima.
- Utilizzare la vernice o altra segnaletica a terra per indicare gli stalli dei banchi di vendita e i percorsi di circolazione sicuri.
- Utilizzare barriere e segnaletica orizzontale (ad es. tavoli, corde, vernice) per ridurre al minimo l'interazione tra venditori e clienti e per mantenere la distanza fisica presso i punti di acquisto.
- Se necessario, fornire dotazioni per il lavaggio e l'igienizzazione delle mani.

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: rapporto tra cliente/venditore/ora e rapporto tra cliente/area/ora.
- Tenere traccia dei dati relativi al numero di clienti ed effettuare dei sondaggi per creare protocolli aggiornati per il mercato, se necessario.
- Garantire la pulizia e la sanificazione dell'area occupata dal mercato al termine della giornata.

Credit: Sistema FAEG/Senar

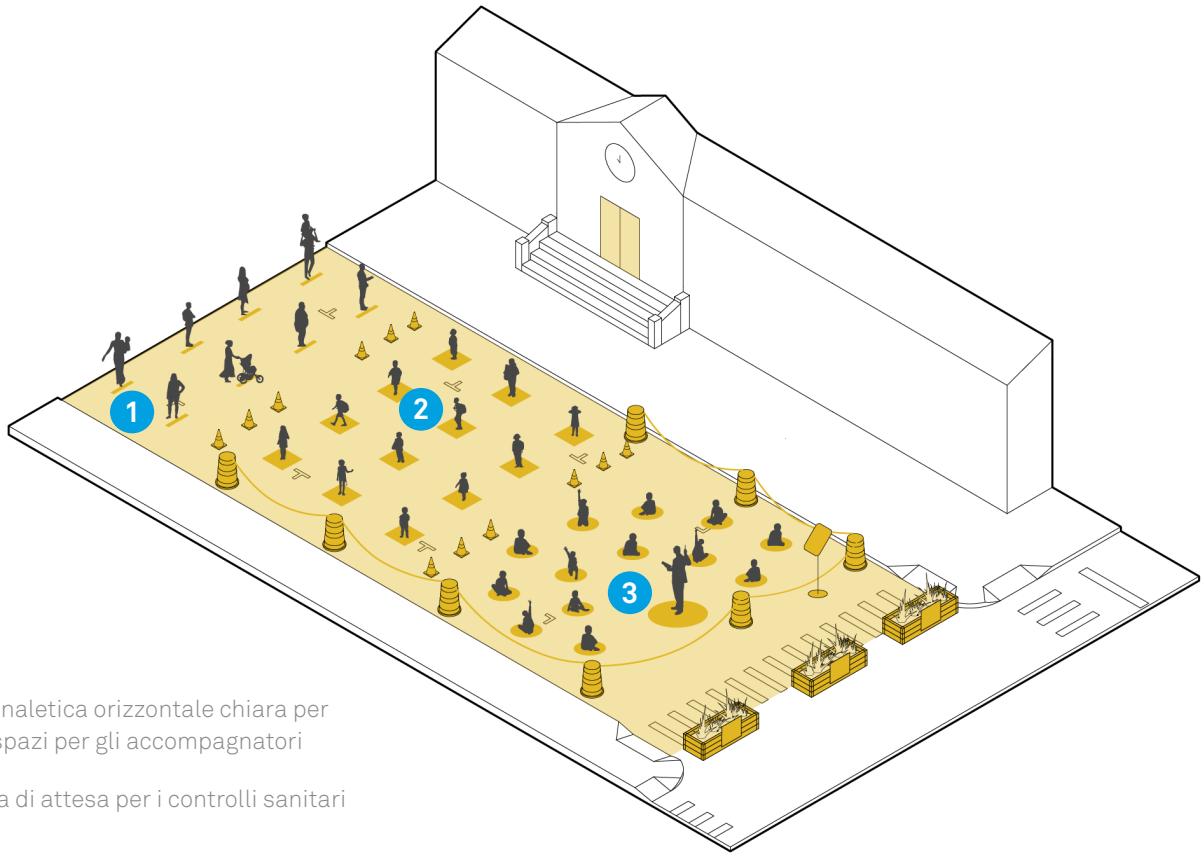
Goiânia (Brasile)

A Goiânia è stato realizzato un progetto pilota per "Mercati sicuri" per incoraggiare l'attività di mercati all'aperto in ottemperanza alle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità per evitare i contagi.

Credit: Jason Roberts/Better Block

Dallas (Texas - Stati Uniti)

A Dallas l'associazione non profit Better Block fornisce scaffali di legno di frutta e verdura a ristoranti chiusi per consentire loro di vendere le scorte in eccesso nei mercati alimentari all'aperto.



1. Segnaletica orizzontale chiara per gli spazi per gli accompagnatori
2. Area di attesa per i controlli sanitari
3. Classe all'aperto e spazi didattici

Prevedere classi e spazi ricreativi all'aperto e spazi sicuri per gli accompagnatori e per i controlli sanitari.

CONTESTO

- Strade e parcheggi adiacenti a scuole, asili nido e strutture utilizzate da studenti e bambini.
- Strade in prossimità di scuole utilizzate come percorsi per raggiungere la scuola a piedi o in bici/monopattino.

PASSAGGI CHIAVE

- Prevedere uno spazio sulla strada senza auto per ospitare scuole e strutture di assistenza dove fare lezione, ricreazione e assemblee.
- Creare percorsi sicuri verso le scuole mediante l'ampliamento di marciapiedi, l'utilizzo di piste ciclabili, attraversamenti sicuri e moderazione della velocità.

TEMPISTICA: Da giorni a settimane per la pianificazione, ore per la realizzazione.

DURATA: Ore, mesi o periodi a lungo termine.

Credit: LightRocket via Getty Image

Torino (Italia)

Alcune aree pubbliche sono state trasformate in spazi destinati all'apprendimento nel giardino di una scuola di Torino.

Pianificazione

- Coordinarsi con scuole/distretti scolastici per pianificare strutture all'aperto ed esigenze di accesso, quali orari di inizio scaglionati e controlli sanitari prima dell'ingresso.
- Dare la priorità a scuole e strutture didattiche/assistenziali con cortili poco spaziosi, nelle quali la capacità diventi insufficiente a causa delle linee guida per la salute pubblica o a servizio di categorie vulnerabili.
- Sviluppare piani alternativi in caso di condizioni atmosferiche estreme o avverse.
- Analizzare l'impatto generato dalla rimozione di alcune o tutte le corsie di marcia.
- Considerare le strade adiacenti e le strutture destinate alle biciclette/mezzi pubblici per informare in merito alle alternative e alla possibile durata della chiusura della strada.
- Assegnare dello spazio per i controlli sanitari e della temperatura prima dell'ingresso; creare delle aree di attesa per gli accompagnatori in prossimità degli ingressi.
- Per i bambini che non possono andare a piedi o in bici, migliorare le opzioni dei mezzi di trasporto e offrire autobus scolastici igienizzati e un accesso veicolare con aree di attesa sicure.

Partecipazione

- Collocare segnali di grandi dimensioni e dai colori vivaci per indicare chiaramente le diverse zone destinate alla fila, ai controlli sanitari e alle attività didattiche.
- Collaborare con la scuola e con i rappresentanti dei genitori per comunicare i cambiamenti che interessano le strutture scolastiche, l'accesso e le politiche sanitarie.

Progettazione e realizzazione

- Chiudere in modo completo o parziale le strade adiacenti o vicine alle strutture scolastiche.
- Collocare una separazione fisica agli ingressi per indicare la restrizione o la limitazione dell'accesso veicolare. Grandi fioriere possono fungere la barriere e inseriscono elementi naturali.
- Utilizzare vernice, colore e altra segnaletica sulle superfici per favorire il gioco l'insegnamento mantenendo una distanzia fisica sicura. Indicare i punti e gli spazi per la discesa e la salita.
- Collocare postazioni per il lavaggio delle mani e il controllo della temperatura all'esterno degli ingressi.

Monitoraggio

- Fare sondaggi tra genitori, bambini e insegnanti per ricevere un riscontro e utilizzarli per rivedere o migliorare la progettazione e gli interventi.
- Utilizzare interventi temporanei come progetti pilota per progetti permanenti futuri, utilizzando dati qualitativi e quantitativi per dirigere i cambiamenti.
- Valutare i percorsi compiuti dai bambini per raggiungere la scuola, compresi itinerari locali, per sapere a quali miglioramenti su strade adiacenti deve essere data la priorità.

Credit: @Anne_Hidalgo

Parigi (Francia)

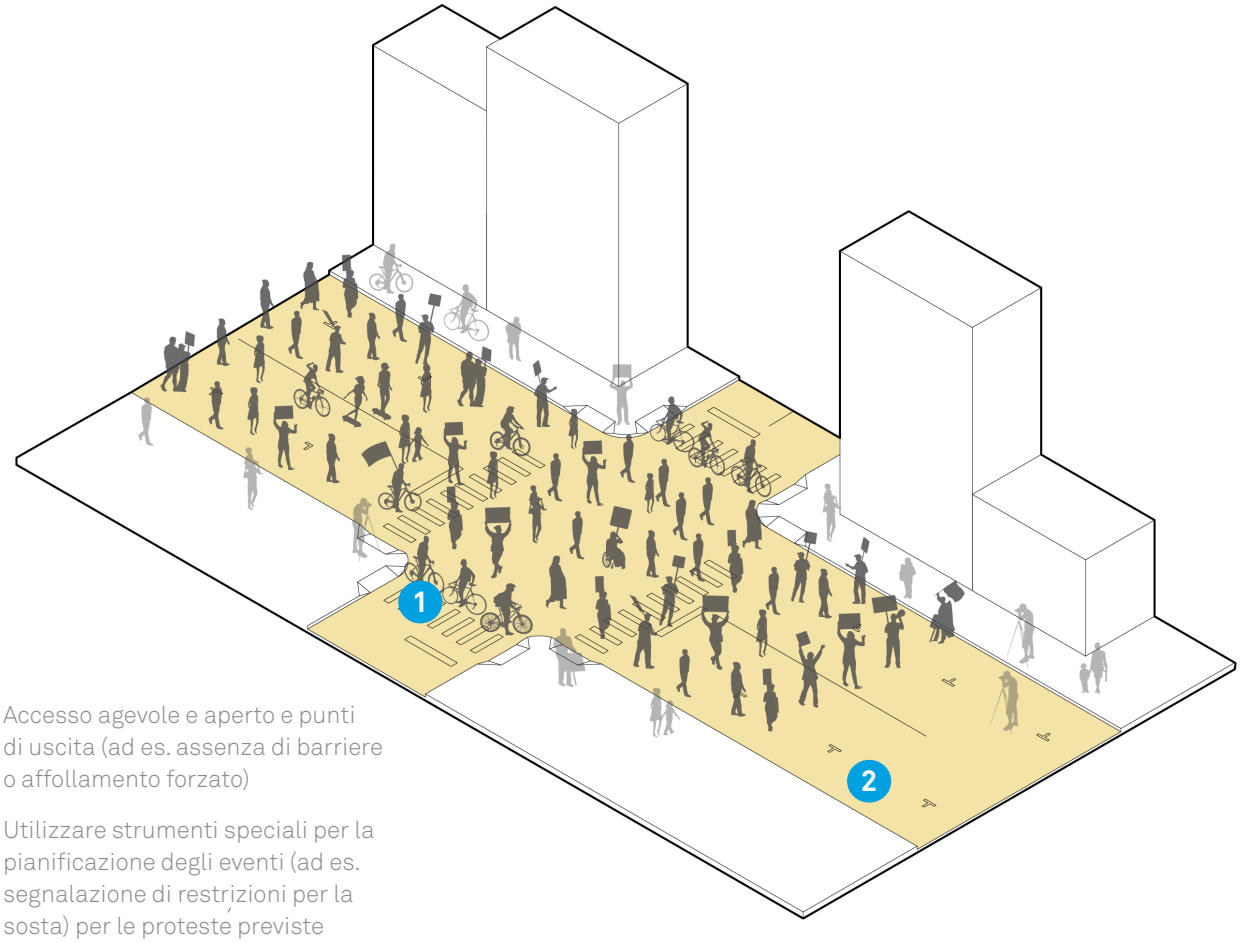
A Parigi è stata realizzata della segnaletica orizzontale di fronte alle scuole per garantire il distanziamento fisico.

Credit: @CGTNOfficial

Wuhan (Cina)

A Wuhan gli studenti dell'ultimo anno si mettono in fila per entrare a scuola seguendo la segnaletica a terra e sottoporsi al controllo della temperatura all'ingresso.

STRADE PER MANIFESTARE



1. Accesso agevole e aperto e punti di uscita (ad es. assenza di barriere o affollamento forzato)
2. Utilizzare strumenti speciali per la pianificazione degli eventi (ad es. segnalazione di restrizioni per la sosta) per le proteste previste

Agevolare l'accesso sicuro agli spazi pubblici per manifestare e protestare per garantire un diritto civico fondamentale.

CONTESTO

- Parchi iconici, strade e piazze solitamente utilizzati per manifestazioni o raduni.
- Proteste decentralizzate nei luoghi pubblici e nelle strade del quartiere.
- Strade larghe e ponti; luoghi di rilevanza locale o storica.

TEMPISTICA: Da ore a giorni.

DURATA: Giorni, settimane, mesi.

Credit: @clarendipity

Minneapolis (Minnesota - Stati Uniti)

A Minneapolis, membri della comunità e artisti locali commemorano George Floyd, ucciso dalla polizia. Le organizzazioni locali offrono acqua e igienizzante per le mani a manifestanti e residenti.

Politica e partecipazione

- Riaffermare il ruolo legittimo di piazze e strade pubbliche come luoghi in cui protestare e manifestare, anche durante la pandemia.
- Stabilire e comunicare obiettivi chiari per la gestione sul posto, riducendo il conflitto, consentendo la libertà di movimento e dando una risposta alle esigenze sanitarie/di sicurezza di tutti.
- Garantire che gli obblighi di autorizzazione/preavviso non criminalizzino proteste spontanee o persone che si muovono in strada per un'azione civica.
- Assicurarsi che tutto il personale di supporto indossi un equipaggiamento in linea con gli orientamenti in materia di salute pubblica per evitare la trasmissione del virus tra il resto del personale e gli altri individui vicini.

Approccio progettuale

- Garantire la sicurezza di manifestanti, personale medico, giornalisti e Osservatori legali prevedendo un ampio spazio per il distanziamento sociale.
- Fare in modo che i manifestanti possano muoversi liberamente lungo il percorso e in corrispondenza delle intersezioni, i punti di fermata, ecc., per evitare di creare strettoie o costringere i partecipanti in spazi ristretti.
- Dispiegare materiali pesanti (o veicoli) in tempo reale lungo i percorsi del corteo per evitare atti di violenza con veicoli a motore e scontri.
- Prendere in considerazione automediche o mezzi sanitari più piccoli e manovrabili che possano essere utilizzati anche per ripulire i detriti.
- Assicurarsi che i materiali o i veicoli siano flessibili in modo da consentire un'uscita sicura e rapida in caso di emergenza.
- Lasciare delle aperture per evitare restringimenti o la formazione di zone chiuse.
- Se le proteste sono preannunciate/continue:
  - Pedonalizzare gli spazi di raduno e rimuovere le barriere mobili.
  - Segnalare cambiamenti che interessano il percorso o le fermate dei trasporti pubblici, servizi di bike/scooter sharing, di trasporto a chiamata, ecc., per garantire delle opzioni ai lavoratori essenziali e ai residenti.
  - Riconfigurare gli arredi temporanei per garantire la sicurezza e l'accesso ai partecipanti.

Pratiche di gestione

- Coordinare la logistica in loco tramite fornitori di servizi sociali come assistenti sociali, soccorritori o vigili del fuoco.
- Perfezionare i piani di deviazione e aggiornare i dati delle applicazioni per i percorsi e le fermate dei mezzi pubblici interessati, e altre chiusure di strade principali.
- Evitare strategie di gestione della folla che implichino la necessità di trattenimento, quali zone interdette, coprifuoco e punti di accesso/uscita designati.
- Adeguare i requisiti relativi ai parcheggi informando in modo chiaro le attività commerciali e i residenti.
- Rivedere periodicamente gli accordi tra gli enti e le linee guida per i lavoratori in base ai valori degli enti, agli obiettivi comuni e agli orientamenti in materia di salute pubblica.

Credit: @seinahpets

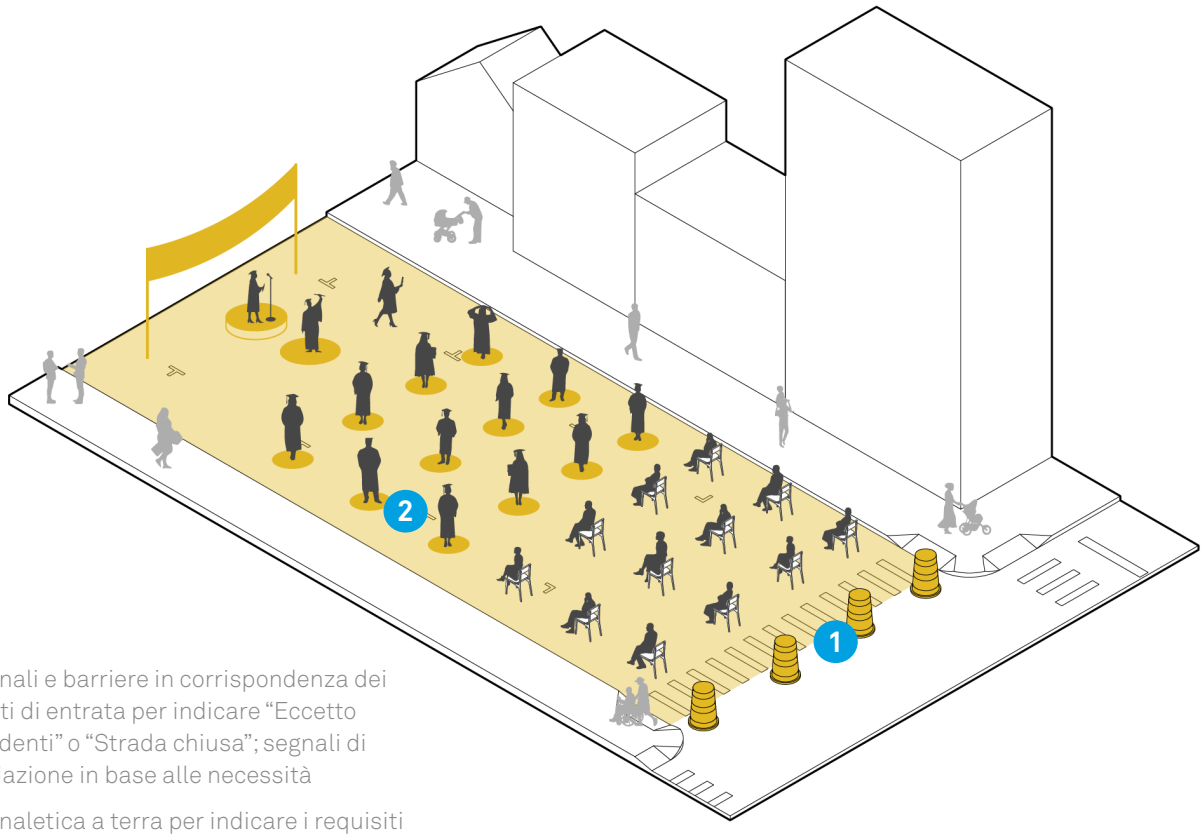
Seattle (Washington - Stati Uniti)

I dimostranti di Seattle bloccano un'intersezione con le biciclette, consentendo lo spostamento sicuro del gruppo che li segue.

Credit: @longfellowfilms

Kathmandu (Nepal)

In Nepal i dimostranti si riuniscono nei pressi della residenza ufficiale del primo ministro.



1. Segnali e barriere in corrispondenza dei punti di entrata per indicare “Eccetto residenti” o “Strada chiusa”; segnali di deviazione in base alle necessità
2. Segnaletica a terra per indicare i requisiti in materia di distanziamento fisico in base alle necessità per i raduni più grandi

Ricorrere alla chiusura completa o parziale delle strade per creare spazi esterni da destinare a raduni di natura culturale, religiosa o civica.

CONTESTO

- Strade residenziali a basso volume di traffico, vicoli o strade pedonali.
- Strade commerciali o altri assi stradali privi di trasporto pubblico.
- Strade a più corsie con bassi volumi di traffico
- Parcheggi pubblici o privati e garage all’aperto.

PASSAGGI CHIAVE

- Installare barriere stradali temporanee e segnali “Eccetto residenti” o “Strada chiusa” in base al tipo di chiusura.
- Individuare assistenti locali o di enti per installare e monitorare le barriere durante gli eventi.
- Garantire l’accesso di consegne essenziali e di mezzi di emergenza.

TEMPISTICA: Da giorni a una settimana.

DURATA: Ore, giorni, settimane

Credit: Thierry Gouegnon/Reuters

Abidjan (Repubblica della Costa d’Avorio)

I musulmani del quartiere di Adjame partecipano alle preghiere per celebrare la fine del Ramadan.

Pianificazione

- Creare/modificare e pubblicizzare permessi semplici per consentire alle istituzioni culturali, religiose e civiche di realizzare delle chiusure in base alle necessità. Utilizzare delle applicazioni per prevedere le esigenze di gestione delle strade. Includere eventuali necessità di sanificazione, responsabilità e costi come previsto da comuni piani di gestione degli eventi.
- Stabilire e pubblicizzare criteri di chiusura specifici compresi: volumi e velocità, giurisdizione, disponibilità di altri spazi esterni, presenza di percorsi per mezzi pubblici o bici, utilizzo di terreni adiacenti, frequenza, tempo, ecc. Essere chiari in merito ai tipi di organizzazioni che hanno diritto all'uso temporaneo delle strade.

Partecipazione

- Pubblicizzare le opzioni per chiusure ed eventi tramite gruppi culturali, parrocchie, associazioni di quartiere o altre organizzazioni distrettuali residenziali e gruppi imprenditoriali.
- Consultare in modo proattivo i calendari festivi e degli eventi artistici, culturali e del quartiere per coinvolgere gruppi interessati.
- Collaborare con stakeholder, attivisti ed enti di mutuo soccorso per distribuire i messaggi.
- Contattare i gruppi di cittadini per individuare i principali ostacoli o problemi riguardanti le sensibilità culturali, la progettazione, la programmazione o la selezione dei segmenti stradali.

Progettazione e realizzazione

- Applicare i criteri stabiliti nella fase di pianificazione per confermare le intersezioni/strade da chiudere in modo totale o parziale al traffico veicolare.
- Collocare una separazione leggera per bloccare in modo parziale le strade e indicare le limitazioni al traffico e le velocità ridotte laddove sono previste delle chiusure parziali (10-15 km/h).
- Utilizzare segnali temporanei indicanti "Eccetto residenti", "Strada chiusa" o "Nuova viabilità" da poter affiggere a barriere o cavalletti, se necessario.
- Realizzare una segnaletica orizzontale per delineare il distanziamento fisico (laddove applicabile).
- Prendere in considerazione altri materiali ed elementi per il controllo del traffico in grado di rispondere al tipo di assembramento (zone di accesso, punti di raccolta per gli eventi, ecc.).

Monitoraggio

- Criteri fondamentali: eseguire periodicamente dei conteggi delle "ore di punta" e un'osservazione empirica per garantire il rispetto del distanziamento fisico sicuro.
- Monitorare e riportare eventuali carenze nel controllo del traffico (segnali, barriere, ecc.).
- Garantire che le indicazioni progettuali e operative si attengano alle norme e agli orientamenti in materia di salute generali locali, statali e nazionali.

Credit: Kisha Bwenge

New York City (New York - Stati Uniti)

Gli invitati di un matrimonio restano separati rispettando un adeguato distanziamento fisico in occasione di una cerimonia nuziale all'aperto durante il periodo di chiusura dell'ufficio dei matrimoni (City Marriage Bureau).

Credit: Michael Cavazos / Foto del News-Journal

Longview (Texas - Stati Uniti)

I sette studenti dell'ultimo anno della scuola cattolica St. Mary si sono diplomati nel 2020 con una cerimonia svoltasi in forma ristretta.