

WEBSTRADE, rivista elettronica di cultura del progetto, Urbanistica, Trasporti, Ambiente, a cura di G. Di Giampietro, strumento di aggiornamento degli utenti dei corsi di formazione permanente del Politecnico di Milano

WEBSTRADE 3 / 2004

SPECIALE MODERAZIONE DEL TRAFFICO

1. [CORSI DI FORMAZIONE WEBSTRADE MAGNETTI](#)
2. [SCHEDE: MODERAZIONE DEL TRAFFICO](#)
3. [DOCUMENTAZIONE ON LINE SU MdT](#)
4. [UN PIANO DI ZONE 30 A CORNAREDO](#)
5. [CD ROM 7 - PERCORSI SICURI CASA SCUOLA](#)
6. [DUE ANIMAZIONI DI BRUNO BOZZETTO DA SCARICARE](#)
7. [SEGNALAZIONI DALLA RETE](#)
8. [AGENDA - EVENTI](#)

1. CORSI DI FORMAZIONE WEBSTRADE-MAGNETTI

a **Monza, Bergamo, Udine, Torino, Venezia, Biella, Bologna**

Hanno riscosso un grande successo la 1a edizione, avviata nel Settembre 2003, dei corsi di formazione curati da G. Di Giampietro, responsabile del centro di documentazione Webstrade.it, in collaborazione con Magnetti pavimentazioni. I corsi sono diretti a professionisti, tecnici e responsabili di enti locali, imprese, aziende, durano una giornata e trattano temi di attualità della progettazione di strade e dei lavori pubblici. Essi hanno per tema:

corso a) Moderazione del traffico e riqualificazione dello spazio stradale

corso b) Progetto di intersezioni e miniroatorie.

corso c) Itinerari pedonali e ciclabili, alla luce della recente revisione del Codice della Strada (in preparazione, previsto per l'Inverno 2004)

I primi sei corsi, tenuti presso l'Ordine Ingegneri e Architetti di Bergamo, la Scuola Agraria del Parco di Monza, l'Ordine Ingegneri di Torino, e un albergo di Udine hanno registrato circa 400 partecipanti. Molti di più sono stati gli iscritti; non tutti hanno potuto partecipare a causa del numero limitato di posti disponibili in aula. Per questo lo sponsor Magnetti Pavimentazioni ha deciso di finanziare repliche dei corsi anche in altre città.

Sono previsti altri tre appuntamenti fino alla primavera 2004, dopodiché ci sarà una pausa per riprendere nell'autunno inverno 2004-2005.

Gli appuntamenti in calendario sono

- Corso 7 - VENEZIA, Giovedì 11/3/2003 Progetto di intersezioni e Rotatorie, presso Hotel Ramada, Via Orlanda, 4 30173 Mestre

- Corso 8 - BIELLA, Venerdì 19/3/2003, Moderazione del traffico, presso Provincia di Biella Via Quintino Sella, 12 Biella.

- Corso 9 - BOLOGNA Venerdì 23/4/2004, Moderazione del Traffico, presso TIA Point, Via degli Speciali - Blocco 32 CenterGross Bologna - Funo di Argelato (BO), Uscita Interporto Autostrada A13 BO-PD.

E' possibile ancora iscriversi ai corsi in calendario (corso di Venezia quasi completo). I posti disponibili sono assegnati sulla base della pertinenza geografica e dell'ordine di iscrizione. La prenotazione è obbligatoria. I corsi sono gratuiti, i costi di gestione dei corsi sono sostenuti dallo sponsor Magnetti pavimentazioni, BG. Agli iscritti sono forniti link e riferimenti per studio e approfondimento. Ai partecipanti a ciascuna giornata di formazione sarà fornita documentazione specifica, la pubblicazione Pavimentazioni di qualità e attestato finale. Approfondimenti e documentazione professionale è disponibile a richiesta su CD ROM.

Tutte le informazioni e i moduli di prenotazione dei corsi sono disponibili on line all'indirizzo:

<http://www.webstrade.it/corsi/Magnetti2003/index.htm>

2. SCHEDE DI DOCUMENTAZIONE

Moderazione del traffico: un'occasione per riqualificare lo spazio stradale

La moderazione del traffico in Italia è ancora all'epoca pionieristica, con esperienze diffuse sul territorio ma con tante interpretazioni contrastanti, combattuta tra l'entusiasmo innovatore di alcune realtà locali, (es.: Cattolica, Correggio, Padova, Verona) e la crisi di rigetto indotta da tante soluzioni non regolamentate, fatte di dissuasori, dossi e interventi solo tecnici, che trasformano la strada in un campo di battaglia tra automobili e pedoni.

La MdT nasce in Europa e si sviluppa a partire dalle prime esperienze di qualità dei woonerf olandesi. La Germania, con il programma delle Zone 30 (Tempo 30), dimostra che si può estendere la MdT ad interi quartieri, fino all'intera città, riqualificando le strade esistenti senza doverle ricostruire completamente.

La diffusione che hanno avuto in tutta Europa le pratiche di MdT dimostra la sua efficacia non solo nel migliorare la sicurezza stradale e nel ridurre gli impatti negativi del traffico, ma anche come occasione per migliorare la qualità degli spazi urbani e della vita nei quartieri.

In Italia, si è cominciato a introdurre nella normativa alcuni strumenti per la MdT con la revisione del Codice della Strada del 1992 (segnale di zona residenziale, potere di ordinanza del sindaco, dossi e rallentatori). Le Direttive per i piani del traffico del 1995 hanno introdotto nuovi concetti per la pianificazione a scala urbana degli interventi (isole ambientali, classificazione stradale, ruolo principale del pedone, regolamento viario). Solo nel 1996 è entrato in Italia il segnale di Zona 30 (zona a velocità limitata), ma è rimasto solo un segnale. La materia non è stata toccata dalla nuova normativa sulle caratteristiche geometriche delle strade (D.M. 5/11/2001), ma essa è indicata come pratica centrale nei nuovi Piani per la sicurezza stradale urbana.

Un grande gap si è venuto accumulando tra l'Italia ed i più importanti paesi d'Europa in campo normativo, manualistico, di politiche e sostegno degli interventi. La mancanza di normative, di supporti alla progettazione, di finanziamenti e di politiche specifiche, mentre lascia un vuoto che blocca la diffusione degli interventi e l'adozione di standard europei di sicurezza ed efficacia, non permette di valorizzare gli interventi di MdT come occasione per qualificare lo spazio pubblico e le città. Questo vuoto va colmato, anche perché forte è la domanda per interventi efficaci per la sicurezza stradale, la protezione dell'utenza debole, l'adozione di nuovi criteri progettuali per la qualificazione dello spazio stradale, soprattutto delle strade esistenti.

C'è un ampio spazio per recuperare. Si deve evitare che la MdT diventi una moda che passi prima di essere stata compresa. Occorre per questo sviluppare una cultura della qualità. C'è bisogno di normative, promozione delle realizzazioni migliori, ricerca e sviluppo nella definizione di componenti affidabili, economici, che si integrino con i materiali, le tecnologie, la tradizione storica delle città italiane, legando efficienza tecnica, creatività e innovazione. L'industria dei componenti è chiamata a svolgere un importante ruolo, unendo innovazione, creatività, qualità, affidabilità, ed economia. Gli esempi e le realizzazioni non mancano.

3. DOCUMENTAZIONE DEI CORSI

su Moderazione del Traffico disponibile in rete

- Cosa sono e come si progettano le Zone 30. Articolo pubblicato su Le Strade del Giugno 2002 (copie immagine delle pagine del saggio pubblicato su carta. File JPG, 350 Kb per pagina)

<http://www.webstrade.it/stampa/LeStrade06-02/miniature.htm>

- La normativa italiana che rende possibile la moderazione del traffico e le zone 30 nel nostro paese (articolo PDF, 650 Kb).

<http://www.webstrade.it/corsi/Magnetti2003/NormativaMdT-It.zip>

- Intervista del Prof. Di Giampietro a L'Eco di Bergamo del 11/3/2003 sulle Zone 30, le migliori esperienze italiane e straniere di Moderazione del Traffico (con Link a documentazione on line, articolo PDF scaricabile dal sito 262 Kb)

<http://www.webstrade.it/stampa/EcoBG-11-03-03/miniature.htm>

- CD ROM 3 Casi studio. Esempi e indicazioni per la Moderazione del traffico.

Rassegna di casi studio di esempi e realizzazioni di interventi stradali di qualità e moderazione del traffico. Raccomandazioni per la realizzazione di zone 30, percorsi accessibili, moderazione sulle strade principali

<http://digilander.iol.it/webstrade/CD-ROM-03/index.htm>

- CD ROM 4, Regolamento viario tipo. Un manuale di progettazione con tutta la normativa italiana integrata con le raccomandazioni e la migliore pratica europea

<http://digilander.iol.it/webstrade/CD-ROM-04/>

4. UN PIANO DI ZONE 30 A CORNAREDO

E' stato pubblicato su LE STRADE, Novembre 2003 il progetto di riqualificazione del Quartiere San Pietro di Cornaredo, il primo stralcio del piano delle Zone 30 che riguarderà tutti i quartieri del comune, un'esperienza innovativa per l'Italia ma ben consolidata in tutta Europa. Le Zone 30 sono delle aree progetto estese ad interi quartieri trattate come zone a moderazione di traffico, con limite di velocità a 30 Km/h. Non si tratta di zone a traffico limitato, ma di aree ambientali in cui recuperare importanza a pedoni e ciclisti e la qualità del vivere urbano. I problemi che il piano ha dovuto affrontare sono quelli comuni a molte realtà urbane italiane intorno alle città grandi e medie: problemi di traffico e circolazione ma anche di qualità urbana e vivibilità dei quartieri.

Si illustra nel piano la differenza e il significato dei termini Zone 30 e isole ambientali. Si espone l'intero percorso progettuale adottato, dalle analisi (di traffico, sulla sicurezza, urbanistici, ambientali), alla individuazione dei problemi della zona, alle alternative di azione (carte dei conflitti e dei valori), fino alla definizione progettuale delle singole strade, nodi, piazze, alle regole per la riqualificazione.

Fondamentali si sono rivelate le analisi quantitative e qualitative fatte con strumentazione automatica. Le analisi di traffico velocità, V85, composizione del traffico, incidentalità e sicurezza stradale, vita del quartiere, percorsi e attrezzature. Dalla ristrutturazione del sistema circolatorio e del traffico è emerso un nuovo ruolo attribuito alla

pedonalità, alla ciclabilità e al trasporto pubblico, con l'individuazione di porte, tratti di strade da moderare e nodi da ristrutturare. Strategico è risultata la definizione di una rete dei percorsi sicuri pedonali e ciclabili, casa scuola e verso i servizi di quartiere e le fermate bus. Si sono definite regole e tipi per il trattamento di incroci rialzati, piattaforme e dossi, minirotatorie e rotatorie compatte al posto di semafori. I progetti per la riqualificazione di piazza Dubini, via Monzoro, via Marconi hanno allargato il tema dal progetto di strade alla riqualificazione urbana. Il piano è stato finanziato dalla Regione Lombardia con i contributi nazionali del fondo 2003 per la Sicurezza Stradale, sono in corso di realizzazione i lavori progettati, a partire dalla riqualificazione della via Monzoro e dalla sostituzione di tutti i semafori interni con minirotatorie e piattaforme rialzate che dovrebbero ridurre la pericolosità e riqualificare la via Colombo e le principali strade del quartiere.

<http://www.webstrade.it/stampa/LeStrade11-2003/miniature.htm>

5. PERCORSI SICURI CASA SCUOLA, NUOVO CD 7 DI WEBSTRADE

Sono stati raccolti in un nuovo CD (Il CD ROM 7 Percorsi sicuri casa scuola) i materiali dell'Archivio Webstrade sui temi della mobilità quotidiana alternativa all'automobile, legata ai percorsi sicuri casa scuola. Si tratta di una documentazione elettronica indicizzata ed editabile che contiene tutti gli strumenti per inquadrare il problema per gli aspetti educativi (supporto alle attività didattiche ed educative nelle scuole), sanitari (stili di vita più salubri), trasportistici (per una mobilità sostenibile), urbanistici (nuova urbanistica e disegno urbano), di sicurezza stradale (la tutela degli utenti deboli della strada, la prevenzione degli incidenti). Sono inoltre forniti strumenti manualistici, di progettazione, esempi e casi studio ed una rassegna delle migliori esperienze italiane ed internazionali. Sono disponibili sul CD materiali didattici, manuali e raccomandazioni, progetti e realizzazioni, casi studio, siti internet, link e riferimenti di interesse, con i riferimenti giuridici alle esperienze internazionali più innovative (Usa, Canada, Gran Bretagna, Svizzera, altri paesi europei e realtà locali italiane). Si tratta di una prima raccolta. I materiali vengono aggiornati ed integrati in continuazione.

E' nostra intenzione, in particolare, raccogliere e segnalare le migliori esperienze ed i contributi innovativi dei comuni italiani su questo tema (la mobilità dei bambini) che insieme all'analogo complesso tema della mobilità degli anziani, sta diventando, oltre che una tecnica, un'occasione per ripensare le nostre città ed il nostro modo di organizzare la vita nei quartieri.

<http://www.webstrade.it/ricerca/CD-ROM-07/index.htm>

6- RIDIAMOCI SU . DUE FILM DI ANIMAZIONE DI BRUNO BOZZETTO

Due film di animazione realizzati con semplicità e genialità creativa da Bruno Bozzetto parlano delle cattive abitudini degli italiani, in particolare degli automobilisti su strada. Entrambe le animazioni sono realizzate con la grafica elettronica di Flash, gli effetti sonori sono di Roberto Frattini. Il comico ed il tragico nella matita di Bozzetto si uniscono con leggerezza. E' l'arma della satira, forse più efficace di una predica.

YES and NO racconta, con una sequenza travolgente di 12 spot da 15 secondi l'uno, le odiose (e pericolose) abitudini di molti automobilisti alla guida. Dal non rispetto degli utenti deboli "non motorizzati": pedoni, biciclette, disabili negli spazi di sosta riservati, al rifiuto delle regole del codice della strada e delle norme di sicurezza fondamentali: corsie di marcia, segnali di direzione, distanze di sicurezza, limiti di velocità. Il ridicolo copre la maleducazione, l'arroganza il sorpreso. Tragicamente comico è il galateo alla rovescia, con il ribaltamento delle regole su cosa fare e cosa non fare nel comportamento su strada.

EUROPE versus ITALY illustra in 16 microepisodi la nostra congenita diversità come italiani rispetto alle buone maniere della tradizione europea. Ancora ben 5 situazioni "su strada" ci fanno riconoscere come italiani (uso delle corsie, parcheggi, non rispetto dei pedoni, la babele dei segnali stradali). 2 episodi parlano della "diversità" degli italiani in politica (nel consenso al vincitore e nel radicamento del potere). Altri 2 episodi mettono in luce il cattivo funzionamento della macchina pubblica (burocrazia e trasporto pubblico). Infine 5 tipici comportamenti caratteriali (code, al bar, sull'aereo, il telefonino, il fumo). Per fortuna la situazione non è disperata ma c'è anche un lieto fine e una speranza. Alle buone regole della civiltà europea si può unire la creatività, estro e originalità dell'inventiva italiana. Dalla "contaminatio" dei due mondi può venire fuori una nuova saporita "pizza". Un apologo della ricchezza culturale che viene fuori dall'incontro di culture. Occorre anche sapersi ridere addosso. File scaricabili dalle pagine di Webstrade.

<http://www.webstrade.it/news/13-movie/bozzetto.htm>

7 - SEGNALAZIONI DALLA RETE

TDM ENCYCLOPEDIA

L'Enciclopedia per la Gestione della Domanda di Trasporto (The Transportation Demand Management Encyclopedia) è in linea sulla rete. Uno strumento utilissimo e completo che raccoglie, in inglese, per sezioni monografiche, schede, risorse, link, documenti, con il quadro di riferimento e i migliori esempi internazionali, per lo più Nordamericani. Indispensabile per ricercatori, pianificatori e giornalisti che vogliono avere lo stato dell'arte sui

temi più scottanti del traffico e dei trasporti, dal traffic calming al road pricing, al new urbanism, allo smart growth. Il sito è curato da Todd Litman un giovane attivissimo ricercatore canadese, direttore del Victoria Transport Policy Institute. Non c'è fenomeno innovativo nel settore della gestione della domanda di trasporto che non venga segnalato, indicizzato e schedato in uno dei cento capitoli dell'Enciclopedia. Anche Webstrade è stato inserito tra i siti di riferimento in Italia.

<http://www.vtppi.org> Contatto: Todd Litman litman@vtppi.org

- EDOARDO SALZANO Home Page, IUAV

Un sito che è ormai famoso tra gli urbanisti, ma è piuttosto inconsueto. La home page di un docente dello IUAV di Venezia, che pur essendo ricco di contenuti vari e talvolta poco accademici non è un blog (orribile neologismo che sta ad indicare un diario on line). Piuttosto un sito che comunica l'umanità e la cultura di un'urbanistica vista come esperienza vissuta, meditata, proposta sotto i suoi diversi aspetti. Leggendo, Ragionando, Pianificando, Legiferando, Viaggiando, Altri Piaceri, sono le sezioni del ricchissimo sito. I più tradizionali (come il recensore che scrive) apprezzeranno le lezioni on line raccolte nella sezione Chi sono / Lezioni all'Università: strumenti usabili di una Open University italiana. Ma tra i tanti stimoli, anche qualche dubbio. Curiosando nei capitoli dedicati ai trasporti dei materiali dei diversi piani on line viene il dubbio che ancora un poco si debba lavorare per recuperare un rapporto tra urbanistica e trasporti (Vedi ad es. articolo successivo). Sono le strade governate nei piani solo dalle distanze di rispetto? Che relazione ci deve essere tra classificazione di strade e tipologie edilizie e urbanistiche (portico, accessi, sosta, alberi, tutela della mobilità alternativa all'auto)? Mentre in alcuni piani c'è una pedante normativa sugli spazi per i distributori di carburante troppo spesso nulla viene detto sugli spazi per il trasporto pubblico o sulle sezioni stradali che favoriscano la mobilità alternativa Ricca la parte sugli standard dei parcheggi, ma non si pensa ad una riduzione dello standard e a politiche di disincentivazione della mobilità? Temi da proporre alla riflessione dell'urbanistica italiana.

<http://salzano.iuav.edu/>

SICUREZZA STRADALE E URBANISTICA.

Una visione nuova sull'importanza delle Strade Locali (di Aida Berkovitz, Public Roads 9/2001 - trad. italiana a cura di G. Di Giampietro)

Ci sono punti di vista innovativi anche tra gli ingegneri del traffico su cosa sia veramente la sicurezza stradale, sull'importanza delle strade locali nella riduzione della incidentalità e sull'importanza che l'urbanistica, la moderazione del traffico, la tutela degli utenti deboli della strada hanno per la prevenzione della incidentalità. A dirlo è un funzionario americano per la gestione della rete stradale federale. Webstrade presenta, in italiano, il testo di un articolo pubblicato su Public Roads, da un ingegnere funzionaria federale, che annuncia un punto di vista innovativo in tema di sicurezza, molto vicino al punto di vista espresso nella nuova legge urbanistica della Regione Emilia-Romagna, la L.R. 20/2000 - La sicurezza stradale deve diventare uno dei criteri progettuali dei piani urbanistici, e deve esserci un coordinamento tra pianificazione urbanistica e dei trasporti. Ulteriore criterio innovativo: occorre progettare la sicurezza a partire dalle strade locali e dagli utenti più deboli della strada, pedoni, ciclisti, anziani, bambini, disabili. Progettare per la loro sicurezza significa migliorare la sicurezza per tutti. Ed è proprio sulle strade locali e nei quartieri che potranno essere realizzati i miglioramenti più consistenti dei livelli nazionali di sicurezza.

<http://www.webstrade.it/sicurezza/PR9-01/urban.htm>

RACCOLTE DI SEGNALI STRADALI

Un giovane ingegnere ambientalista americano, amante della bicicletta, funzionario dell'Ufficio strade dell'Arizona, raccoglie nel suo sito una ricca documentazione su segnaletica e sicurezza stradale, oltre a documentare i propri viaggi in bicicletta, i propri hobby e interessi, gli affetti e la vita familiare.

Tra i materiali del suo sito, documentatissimo e ormai storico il Manuale dei segnali stradali americani. Migliaia di simboli, alcuni davvero originali: The Manual of Traffic Signs (da Archivio Webstrade 1997)

<http://members.aol.com/rcmoeur/signman.html>

VIA VINCENZO MONTI A MILANO. UNA STRADA DA MANUALE

Una lettura di Via Vincenzo Monti e dei suoi alberi a Milano da parte di uno straniero. Paul Goldberger ci spiega perché le nostre città sono belle e cosa fare per ricrearle. una strada che entra nella leggenda e nel cuore dei viaggiatori d'Europa, come i boulevards di Parigi e la Ramblas di Barcellona. Perché ce lo spiega l'autore. Si tratta degli alberi che fanno la differenza. Bagolari o spaccassassi dal tronco levigato e metallico, "come le strutture in ferro e vetro della Galleria Vittorio Emanuele di Milano" Alberi che si integrano con l'architettura della Milano di inizio secolo. Collaborating with Nature, When architecture and the natural world combine, both are transformed.

Metropolis e-magazine August/September 2002 (dall'Archivio Webstrade 2002)

http://www.metropolismag.com/html/content_0802/gol/index.html

UN CATALOGO PER IL PROGETTO DEGLI SPAZI PUBBLICI

PPS sta per Project for Public Spaces. Si tratta di un' idea geniale. Che cos'è uno spazio pubblico di qualità? Cosa gli attribuisce fascino ed emozione. Cosa lo distingue da una sistemazione priva di carattere ? Un sito archivio scheda, analizza e ordina in un catalogo esempi e casi studio realizzati di spazi pubblici di qualità: parchi, piazze, infrastrutture di trasporto, mercati, strade, edifici e attrezzature civili. Città ed esempi da tutto il mondo. Tra le strade segnalate, Avinguda de Gaudi, Las Ramblas a Barcellona, Champs Elysees a Parigi, Corso Vannucci a Perugia, ma anche Frankfurter strasse ad Hennef. Eccellenti sono i City Commentaries sulle città mondiali Barcellona, Londra, Parigi, New York, Gli edifici e spazi da non perdere in un ipotetico viaggio di studio, ma anche la fiera della vergogna (The Hall of Shames). Il metodo di analisi è discutibile, centrato sull'osservazione del comportamento, le aspettative, l'identità delle comunità locali e la capacità del progetto di interpretarne le esigenze. Tuttavia pregevole è lo sforzo di identificare, valutare e dare riconoscibilità ai "Great Public Spaces", con l'intento anche di aiutare gli ingegneri del traffico a pensare ad una strada oltre la carreggiata, a pensare "beyond the pavement". Dovremmo fare un analogo raccolta di esempi positivi e negativi in Italia (Best Practice / Bad Practice) nel campo del progetto di strade e della riqualificazione urbana.

<http://www.pps.org>

UFFICI BICICLETTE NEI COMUNI

La revisione del Codice della strada dell'estate 2003 (Legge 214 del 1^a agosto 2003, quella che ha introdotto la patente a punti), ha portato una importante variazione anche alla classificazione delle strade introducendo, all'art.2, tra le categorie di strade, dopo le strade locali F, le strade F/bis, itinerari pedonali e ciclabili. Essa si definisce come: "strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada". Ma come al solito, si tratta di definizioni che bisogna riempire di contenuti. Di certo si potrà (dovrà) individuare nei piani del traffico e nei piani urbanistici una rete di strade e percorsi da classificare come F/bis. Con quali caratteristiche costruttive e prestazionali è ancora da decidere. Ma può essere un'occasione per affrontare finalmente in maniera seria una pianificazione strategica per le biciclette e la mobilità non motorizzata, considerandola una modalità di trasporto non secondaria. Alcuni comuni l'hanno capito e sono nati in Italia i primi Uffici Biciclette per promuovere e organizzare la mobilità ciclistica. E' nato anche un sito per raccogliere e far conoscere le esperienze dei diversi comuni. Il sito è ancora da far crescere, ma alcuni strumenti e suggerimenti sono sicuramente interessanti. Per esempio lo strano veicolo a pedali chiamato Tassò, che a Scandicci ha costruita la prima linea di metropolitana a tre ruote.

<http://www.ufficibiciclette.it/>

8 - AGENDA EVENTI - SEGNALAZIONI

Informazioni aggiornate on line su corsi di formazione, seminari, eventi, presentazione di libri e ricerche sui temi di interesse del progetto di strade, urbanistica, trasporti ambiente alla pagina web (si consiglia di mettere l'indirizzo tra i segnalibri – preferiti del proprio browser, e di consultarla spesso):

<http://www.webstrade.it/calendar/events.htm#up-to-date>

La rubrica "Rassegna Stampa – Dicono di noi", raccoglie on line tutti gli articoli recenti pubblicati da Webstrade su carta su riviste e periodici nazionali e locali, e le interviste che altri fanno a Webstrade. Inoltre bibliografie link e siti che hanno segnalato Webstrade come sito di riferimento. Meglio di una presentazione per dire chi siamo e cosa pensiamo.

<http://www.webstrade.it/stampa/index.htm>

----- Responsabilità e comunicazioni -----

1-COPYRIGHT: I materiali e le informazioni distribuite con WebStrade sono di libero utilizzo, con il solo obbligo, qualora vengano utilizzate o ritrasmesse, di indicare come fonte: WEBSTRADE mese/anno, URL. Ad es: (fonte: WEBSTRADE 3/2004 www.webstrade.it) 2-RESPONSABILITA': Anche se ogni cura è messa nella qualità, completezza, e correttezza delle informazioni distribuite, unico responsabile per ogni omissione o errore, e per gli articoli non firmati da altri, è da ritenersi l'arch. Di Giampietro, curatore del servizio, che se ne assume la responsabilità, anche come pubblicista iscritto all'albo dei giornalisti <digiampietro@webstrade.it> 3- Il presente bollettino è inviato gratuitamente a nominativi selezionati o gruppi di discussione che possono essere interessati alle attività di ricerca, ai corsi di aggiornamento o alle iniziative collaterali. Se non interessati desiderate essere esclusi da questa lista, rinviate al mittente la mail (reply) specificando la richiesta al curatore del servizio: <mailto:redazione@webstrade.it> (sito web: <http://www.webstrade.it>). Corrispondenza: G. Di Giampietro presso DIAP, Dipartimento Architettura e Pianificazione. via Bonardi, 3 - 20133 MILANO - tel-fax-segr: 02-4474-978.

----- Fine della E-Magazine -----