



FEDERAZIONE ITALIANA  
AMICI DELLA BICICLETTA

Via Borsieri, 4/e  
20159 Milano  
tel. e fax 02/69311624  
c.f. e p. iva 11543050154

aderente a

European Cyclists' Federation

tram: 3.4.11.29.30.33

metro: linea 2 (Gioia/Garibaldi)

**STRASBURGO 6 - 8 aprile 2008**

**INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA  
E MODERAZIONE DEL TRAFFICO**

**Strasburgo, ovvero: tutto quello che per la bici desideravi e non hai (forse) mai osato chiedere.**

Esiste una città in Europa dove la bici è una *petite reine* ("piccola regina") per 365 giorni l'anno e se la gioca alla pari con gli altri mezzi di trasporto, senza complessi di inferiorità o di invisibilità. Una città dove le politiche del traffico perseguono da anni, a livello comunale, metropolitano e provinciale, con molto pragmatismo e facendo tesoro anche di sperimentazioni mirate non meno che di errori commessi, la promozione della mobilità dolce, in piena sinergia con il trasporto pubblico.

Questa città è la francese Strasburgo, capoluogo di regione (Alsazia) e di dipartimento (Basso Reno), patrimonio dell'Unesco dal 1988, centro universitario, sede di fondamentali istituzioni europee quali il Parlamento e il Consiglio degli Stati membri, la Corte di Giustizia e la Corte dei diritti dell'Uomo, oltre che della prestigiosa ENA. Strasburgo si può, senza tema di smentita, definire ad un tempo **laboratorio e catalogo delle migliori esperienze** (*good e best practices*) in fatto di mobilità sostenibile. Per la Francia, e non solo.

Strasburgo, che risente nella sua storia e nella sua cultura dell'influenza tedesca (il confine con la Germania dista solo pochi chilometri), è una città pianeggiante di circa 260.000 abitanti, che diventano 480.000 nell'area metropolitana (*Communauté Urbaine de Strasbourg*) e 1.060.000 nella provincia (*Conseil général du Bas-Rhin*).

La città di Strasburgo, nel 2007 vincitrice del Trofeo Bici di *Tous à vélo*, è stata meta di un importante **viaggio-studio organizzato dalla FIAB dal 6 all'8 aprile 2008** di cui desideriamo qui dare conto, sia pure sinteticamente.

Sotto la guida del direttore FIAB, Luigi Riccardi, e con l'aiuto dell'interprete Doretta Vicini, un gruppo di venti persone - tra assessori e funzionari di alcune amministrazioni locali italiane (Bari, Trento, Cusano Milanino, Busto Arsizio, Varese, Vimercate), oltre al sottoscritto presidente dell'associazione Fiab CICLOBBY - ha potuto muoversi alla scoperta dei provvedimenti, dei servizi e delle infrastrutture realizzati per la bici.

Jean Chaumien, pastore protestante, storico fondatore e presidente del Comitato d'Azione per le Due Ruote (Cadr 67 - [www.fubicy.org/cadr67](http://www.fubicy.org/cadr67)), la locale associazione aderente alla federazione nazionale Fubicy ([www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)), ci ha condotti per mano illustrando gli aspetti più significativi delle politiche della ciclabilità urbana.

E, per completare la panoramica, due interessanti incontri - con Serge Asencio, Responsabile della politica della bicicletta della città di Strasburgo e della Comunità Urbana di Strasburgo (CUS) e con lo staff di Bernard Schneider, Direttore della Direzione Strade Trasporti e mobilità (DRTD) del Consiglio Generale del Dipartimento del Basso Reno - hanno consentito ai partecipanti di ascoltare dalla viva voce dei responsabili istituzionali, sottoposti a un fuoco incrociato di domande, l'illustrazione delle realizzazioni completate e in corso e l'esposizione di una filosofia che a noi italiani pare spesso quasi una irraggiungibile chimera: il perseguimento *concreto* di una politica di benessere collettivo e di tutela dell'interesse pubblico.

A Strasburgo, le prime realizzazioni a favore della bici risalgono agli anni Ottanta del secolo scorso, ma è all'incirca dal 1992 che sono andate strutturandosi con una pianificazione di rete. E' qui riconoscibile il segno di **una azione politica coerente e a lungo termine**, che ha saputo restare indipendente dagli orientamenti politici prodotti dalle diverse competizioni elettorali e operare creando una sintonia tra gli eletti e i tecnici dell'amministrazione. A livello provinciale l'obiettivo è di portare in tempi brevi la rete di itinerari ciclabili a 700 km (contro gli attuali 650 km).

La politica della bici si inserisce nel piano generale della mobilità.

Da un punto di vista generale, le linee di intervento che hanno consentito il raggiungimento di elevati standard di permeabilità urbana alla bicicletta seguono tre filoni:

1. **favorire l'accessibilità ciclistica**, con infrastrutture dedicate alla mobilità (piste e corsie ciclabili, ponti e passerelle ciclopedonali, segnaletica) anche per garantire il superamento delle fratture presenti sul territorio (es. attraversamento di vie ferrate, di canali e corsi d'acqua, etc.).
2. promuovere interventi per la **sosta** delle bici e l'**intermodalità** tra bici e mezzi pubblici.
3. accompagnare lo sviluppo della **pratica** della bicicletta (pubblicazioni informative e corsi; bici di servizio; noleggio bici; mobility management; normative a favore della bici; aree pedonali e Zone 30; interventi su marciapiedi e sensi unici, etc.)

In relazione a questi interventi, è stato osservato come - invertendo schematismi culturali a noi ben noti - **al crescere dell'offerta sia progressivamente cresciuta anche la domanda di ciclabilità** (ad esempio ciò è apparso con evidenza nella saturazione dei parcheggi per bici collocati intorno alla stazione ferroviaria, ma anche nella frequenza dei ciclisti su strada pur in presenza di temperature rigide).

I nostri interlocutori hanno più volte insistito anche su altri aspetti rilevanti.

Innanzitutto le esigenze di **continuità dei percorsi**: fondamentale a questo proposito che qualsiasi itinerario abbia un'origine e una destinazione, perché i percorsi che si interrompono o non conducono a nulla non si prestano ad essere utilizzati. La continuità dell'itinerario viene sempre assicurata anche nelle intersezioni stradali (*attraversamenti ciclabili*).

Poi l'attenzione alla **qualità degli interventi**, affinché quanto viene realizzato sia fatto dove serve e pensato in funzione degli utilizzatori finali, in un'ottica di miglioramento continuo: di grande utilità si rivela il fatto che i progettisti siano a loro volta ciclisti quotidiani, in quanto possono essere in condizione di valutare le esigenze e i bisogni effettivi.

E ancora la **pluralità degli ingredienti** per la ciclabilità, con l'obiettivo di realizzare tragitti diretti e sicuri utilizzando le varie soluzioni possibili (convivenza o separazione dal traffico), senza posizioni preconcepite: questo consente a noi di ribadire ancora una volta che *l'equazione "bici = piste ciclabili" è falsa e sbagliata, mentre la combinazione delle diverse possibilità si rivela la soluzione più efficace*. Si punta in sostanza alla convivenza del ciclista nel traffico debole, a itinerari riservati paralleli in presenza di vie di grande traffico e a corsie ciclabili di un metro sui grandi assi.

Come ha chiosato Chaumien, si tratta di "ridare **priorità alla vita umana** e non alla velocità".

Nella rinegoziazione degli spazi in città le associazioni sono considerate indispensabili.

Vediamo una panoramica ragionata (*in ordine alfabetico*) delle realizzazioni su cui ci siamo soffermati nel corso del viaggio-studio organizzato dalla FIAB.

- **Attraversamenti ciclabili**: sono stati nel tempo migliorati gli attraversamenti sugli incroci realizzando una separazione tra ciclisti e pedoni ma offrendo ai ciclisti protezione, sicurezza e continuità degli itinerari.

- **Contro sensi ciclabili (o Sensi unici limitati)**: in alcune strade, un senso della circolazione è riservato ai soli ciclisti. Questo permette loro di evitare lunghe deviazioni per raggiungere la destinazione, garantendo in pari tempo la piena e reciproca visibilità con i veicoli provenienti dalla direzione opposta. Il primo esempio di realizzazioni di questo tipo in Francia risale al 1983 e fu proprio introdotto a Strasburgo. La CUS oggi conta 360 strade a doppio senso ciclabile, per uno sviluppo complessivo di 64 km. Gli interventi non hanno riguardato solo aree pedonali (che dal 1997 sono accessibili alle bici, salvo eccezioni) e Zone 30, ossia strade minori nelle quali siano già presenti interventi di *traffic calming*, ma anche strade "normali": quando la carreggiata misura almeno 4 m viene tracciata anche la corsia ciclabile; se inferiore vengono utilizzati solo i loghi con la bicicletta. La soluzione adottata ha dato buona prova sul piano della sicurezza stradale: negli anni non risultano essersi verificati incidenti di rilevante gravità.

- **Corsie bus**: molte corsie dei mezzi pubblici consentono l'accesso alle bici, con apposita segnaletica. Questo garantisce al ciclista una migliore sicurezza anche al passaggio di un bus, in quanto non si trova nella condizione di essere superato sia da destra sia da sinistra, ma solo da un lato.

- **Dislivelli: ponti pedonali e scale**. La continuità degli itinerari viene assicurata anche in presenza di "fratture" del territorio (fiumi, tracciati ferroviari, ecc.) mediante ponti ciclopedonali, come quello che attraversando il Reno ci ha condotto in Germania nella tranquilla cittadina di **Kehl** (dove l'applicazione diffusa degli interventi di moderazione del traffico prevale in modo netto sulle realizzazioni specificamente dedicate alla bici), o con canaline che vengono posizionate lungo scalinate che uniscono itinerari situati a livelli diversi.

- **Formazione**: realizzazione di corsi nelle scuole (la CUS coinvolge ben 17.000 bambini), nelle imprese, nelle università, nelle istituzioni; campagne sulla sicurezza stradale e sulla coabitazione responsabile sulle strade (*partager la rue*).

- **Intermodalità**:

- **Tram** il trasporto bici è stato istituito nel 1994. All'inizio non aveva limiti di orario e prevedeva un apposito biglietto. L'associazione Cadr 67 ha ottenuto la gratuità per la bici. La salita delle bici viene ora consentita solo dall'ultima porta del tram, con esclusione dell'orario di punta (dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19); al sabato e alla domenica è sempre possibile. Le vetture utilizzate sono a pianale ribassato e dunque permettono un accesso facilitato.
- **Treno** la bici viaggia in molti casi gratis e ha a disposizione appositi spazi, anche sui treni a lunga percorrenza (incluso il Tgv). SNCF, la compagnia ferroviaria nazionale, promuove l'intermodalità treno+bici.

- **Lotta al furto:**

- **Marcatura** ([www.fubicycode.org](http://www.fubicycode.org)) per contrastare il fenomeno del furto, sin dal 2004 la CUS ha introdotto in via sperimentale un sistema di riconoscimento della bici tanto semplice quanto efficace, consistente nella incisione di un numero di identificazione sul telaio (mediante impressione o fresatura). L'operazione dura pochi minuti. Il numero è unico, nel senso che individua in modo univoco la bici a cui esso è applicato, e indelebile (la eventuale abrasione risulterebbe molto visibile e comprometterebbe la solidità del telaio e la stessa commerciabilità della bici rubata). Il *Bicycode* (o *Fubicycode*) permette alle forze dell'ordine di risalire al proprietario attraverso la consultazione via internet di una base dati nazionale nella quale vengono inseriti i codici delle bici di cui sia stato denunciato il furto. Il sistema è gestito anche dalle associazioni aderenti a FUBicy che beneficiano di sovvenzioni pubbliche (in particolare per la copertura del costo degli speciali macchinari per la marcatura). Il costo di registrazione per l'utente varia dai 3 ai 6 euro. Negli altri Paesi europei in cui è stata attuata, la marcatura su vasta scala delle bici ha permesso di ridurre i furti del 30% e ha consentito la restituzione ai proprietari del 40% delle bici rubate. In Francia, prima dell'avvio del *Bicycode*, si contavano circa 400.000 furti all'anno, con 150.000 ritrovamenti; ma la percentuale di bici restituite era di un 3% scarso, stante l'estrema difficoltà di risalire al proprietario legittimo.
- **Assicurazione** in affiancamento al sistema di marcatura, è possibile stipulare una polizza assicurativa contro il furto con una primaria compagnia. Il costo annuo della polizza la rende tuttavia meno interessante per le bici di bassa gamma.

- **Marciapiedi misti.** All'inizio l'amministrazione aveva pensato di condividere i marciapiedi più larghi.

Erano sorti alcuni problemi dopo le prime realizzazioni: i pedoni camminavano sulla pista, i ciclisti facevano slalom tra i pedoni sfrecciando a tutta velocità. L'attuale indirizzo prevede invece di togliere spazio alle auto mediante la realizzazione di corsie ciclabili in carreggiata. La regola generale prescrive che sui marciapiedi non si possa andare in bici, con eccezione per i bambini fino a 7 anni. I marciapiedi autorizzati per le bici vengono specificamente segnalati, il loro utilizzo non è obbligatorio ma impone in ogni caso di adottare velocità moderata e attenzione nei confronti dei pedoni.

- **Mobility management** flotte di bici aziendali per i dipendenti della CUS vengono concesse in comodato d'uso per gli spostamenti di servizio (sono circa 6000 gli utilizzi in un anno). Con 5 euro/mese i dipendenti possono utilizzare le bici anche come mezzo privato, con servizio di manutenzione incluso. Gli uffici collaborano anche alla realizzazione di piani degli spostamenti casa-lavoro per le imprese.

- **Noleggio bici** molti punti Vélocation ([www.velocation.net](http://www.velocation.net)) permettono di prendere in affitto a tariffe contenute (quella mensile ammonta a circa 26 euro) delle bici robuste ed efficienti.

- **Parcheggi**

- **Archetti di sosta** tutte le attrezzature per il parcheggio che vengono posate sulle strade (956 nel solo 2007, con una media attuale di 1,33 posti ogni 100 abitanti) sono realizzate in modo da consentire di legare ruota e telaio a un sostegno fisso.
- **Posti coperti** in ogni parcheggio destinato alle auto, sia esso sotterraneo o fuori terra, e in tutti quelli di nuova realizzazione viene allestito uno spazio bici con accesso separato da quello degli altri veicoli, in area ben illuminata, visibile e sorvegliata. Il servizio è perlopiù gratuito.
- **Posteggi alle stazioni ferroviarie** per favorire l'intermodalità col treno, in prossimità della stazione ferroviaria esiste un posteggio coperto e sorvegliato, aperto dalle 7 alle 23, ma accessibile per il ritiro della bici anche fuori dall'orario di apertura. I posti sono circa 850.
- **Parc Vélo** la CUS sperimenta dal 2007 insieme alla Compagnia dei Trasporti di Strasburgo ([www.cts-strasbourg.fr](http://www.cts-strasbourg.fr)) la posa di parcheggi coperti, chiusi e gratuiti, accessibili ai soli titolari di una apposita carta magnetica, che permettono di custodire la bici 24 ore su 24. Situati in prossimità di fermate del tram o di bus, questi parcheggi permettono di combinare l'utilizzo della bici e quello dei trasporti pubblici per gli spostamenti personali, lavorativi o scolastici.

- **Pattuglie di vigili ciclisti** sono formate da agenti della polizia municipale appassionati ciclisti che chiedono volontariamente di essere assegnati a quel tipo di servizio. Fisicamente prestanti e dotati di bici grintose e attrezzate, tali pattuglie svolgono la loro opera di controllo sul territorio in modo particolarmente efficace (abbiamo anche avuto casualmente occasione di vederle all'opera).

- **Piste e corsie ciclabili** la rete degli itinerari urbani si svolge in alcuni casi su infrastrutture specifiche e separate dal traffico (*piste ciclabili*) ma nella maggior parte delle situazioni si avvale invece di *corsie ciclabili*, ossia di settori della carreggiata (talvolta dei marciapiedi) individuati attraverso una specifica segnaletica orizzontale.

- **Pubblicazioni e campagne informative** Non solo le associazioni degli utenti ma anche le istituzioni pubbliche svolgono importanti campagne educative su specifici temi della sicurezza stradale (es. sul problema del cd. “*angolo cieco*” dei mezzi pesanti), con consigli pratici e regole di buon comportamento per affrontare in sicurezza la circolazione sulle strade, di sensibilizzazione a favore dell’uso della bici, pubblicazioni informative sui servizi esistenti, la rete ciclabile, segnalazioni di indirizzi utili. Una di queste pubblicazioni, la guida *Tout savoir sur le vélo*, è curata dalla CUS, comprende anche la carta degli itinerari ciclabili urbani, viene periodicamente aggiornata ed è stampata ogni anno in 40.000 copie distribuite gratuitamente. A ciò si aggiunga che, in Francia, quasi 40 città hanno pagine web ufficiali dedicate alla mobilità ciclistica e si contano altresì tre grandi appuntamenti: la festa della bici (giugno), la settimana della mobilità (settembre) e la settimana della sicurezza stradale.

- **Sas o linee d’arresto avanzate.** Si tratta di spazi delimitati sulla carreggiata che permettono ai ciclisti di posizionarsi davanti agli altri veicoli nelle intersezioni semaforiche, garantendo loro una migliore visibilità e una maggior sicurezza nel momento in cui il semaforo si dispone al verde, in particolare nei casi in cui il ciclista debba svoltare a sinistra. Sono a noi note anche con l’acronimo olandese Ofo.

- **Segnaletica** quella generale appare essenziale, chiara e coerente. Significativa anche la presenza di una apposita segnaletica verticale di itinerario (indicazioni direzionali e di conferma) che aiuta il ciclista ad orientarsi nei propri spostamenti.

- **Svolta a destra continua** è in corso una sperimentazione autorizzata su cinque incroci semaforizzati nel centro di Strasburgo. Il semaforo specializzato indica la direzione consentita, il tipo di utente cui si rivolge (ciclista) e utilizza il colore giallo in modalità lampeggiante. Questo mira a facilitare gli spostamenti in bici in quanto consente ai ciclisti di svoltare (esclusivamente) a destra, ma li invita alla prudenza nei confronti degli altri veicoli e dei pedoni, che hanno in tutti i casi la precedenza. Nell’arco di un anno il dispositivo sarà valutato e migliorato con l’obiettivo di estendere il provvedimento a tutta la Francia.

### **Due considerazioni per concludere.**

La prima è la constatazione di un metodo cui non siamo abituati: a Strasburgo abbiamo incontrato i rappresentanti istituzionali che però non si sono limitati a promettere e ad annunciare il futuro, ma si sono invece spesi nella spiegazione delle realizzazioni avvenute. Le nostre orecchie sono purtroppo più spesso abituate alla politica degli annunci permanenti.

La seconda è una domanda che prende spunto dalla presenza in quella città di istituzioni comunitarie, abitualmente frequentate anche da molti nostri pubblici rappresentanti e dal fatto che in Italia manca a tutt’oggi, con alcune pur lodevoli ma isolate eccezioni, una politica della mobilità ciclistica: quando gli italiani eletti al Parlamento europeo attraversano Strasburgo per raggiungere la sede dei loro uffici si guardano intorno interagendo con l’ambiente, o vengono bendati? Fanno confronti con la situazione media delle loro città italiane? Con l’incidenza che tutto ciò ha non solo sul traffico e sull’inquinamento, ma più in generale anche sul livello di qualità e desiderabilità della vita urbana? Possibile che non sentano l’urgenza di importare e fare proprie quelle buone pratiche assai prima e più che non occuparsi delle dimensioni ... dei cavolini di Bruxelles?

Eugenio Galli