

## **CICLABILITA' URBANA**

### **ORIENTAMENTI E LINEE GUIDA**

*Documento approvato dal Consiglio di Presidenza della Fiab il 27 luglio 2003  
e integrato dal Consiglio Nazionale del 19 ottobre 2003*

#### ***LA MOBILITÀ È UN DIRITTO FONDAMENTALE***

Lo sviluppo della motorizzazione privata ha permesso, a lungo, un incremento della mobilità dell'individuo. Da qualche tempo ormai si è però verificata un'inversione di tendenza: infatti, a causa dell'eccesso di motorizzazione privata, risulta seriamente compromessa la stessa mobilità individuale, che costituisce un'articolazione importante dei diritti fondamentali della persona, così come appaiono enunciati nella *Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea* (Nizza, 7 dicembre 2000). In particolare si osserva che:

- la libertà di svolgere attività economiche, ma non solo, viene compromessa quando l'attività richieda uno spostamento e questo sia gravemente pericoloso o rallentato dalla congestione del traffico;
- il traffico veicolare invadente e pericoloso si accanisce soprattutto su alcune categorie, come i pedoni e i ciclisti, che sono più vulnerabili e corrono maggiori rischi; e come i bambini, gli anziani e i portatori di handicap. Tali categorie costituiscono la cd. "*utenza debole*" delle strade, sono espressione di una mobilità lenta e subiscono in modo più immediato gli effetti diretti e indiretti del traffico;
- la mobilità casa-lavoro viene considerata parte integrante dell'attività lavorativa (e dunque riguarda i costi dell'impresa), ad esempio ai fini del risarcimento di danni subiti dal lavoratore durante tale tragitto. L'incremento dei tempi di percorrenza del tragitto casa-lavoro o la sua maggior pericolosità riducono, per altro verso, il diritto alla libera fruizione dei tempi non lavorativi.

#### ***LA BICICLETTA COME ELEMENTO DI QUALITÀ AMBIENTALE***

- L'insostenibilità ambientale dei mezzi a combustibili fossili si fa sempre più evidente sia in termini di modifiche al clima per l'effetto serra, sia come elemento scatenante di conflitti per il possesso dei pozzi di petrolio;
- l'inquinamento delle città, prodotto dalla crescente motorizzazione, mina la salute della popolazione e reca degrado all'ambiente, violando diritti e interessi costituzionalmente tutelati, come quello alla salute (art. 32 Cost.);

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

- l'occupazione indiscriminata del suolo pubblico da parte di migliaia di auto in sosta sottrae ad usi alternativi e svisisce quel prezioso bene collettivo che è il territorio.

Oltre ai costi umani, misurabili con l'incidentalità, il traffico ha anche alti costi sociali (es. patologie acute e croniche correlate all'inquinamento) ed economici. Basti solo pensare alle conseguenze sui tempi della vita in città, al rallentamento della velocità commerciale, e dunque della stessa competitività, dei mezzi pubblici di superficie, come pure dei mezzi operativi su gomma, che poi scaricano i loro maggiori oneri sull'utente finale, cioè sui consumatori.

Per tutti questi motivi, l'amministrazione pubblica è chiamata a fronteggiare l'eccesso di motorizzazione privata, in quanto lesivo di diritti fondamentali dei cittadini, e ad operare concretamente in modo responsabile per favorire scelte eco-compatibili.

### ***LA BICICLETTA E' UN INVESTIMENTO VANTAGGIOSO***

Tale situazione dev'essere corretta: il diritto alla mobilità dev'essere tutelato per tutti attraverso interventi che inibiscano l'eccesso della motorizzazione privata e favoriscano mobilità alternative e sostenibili.

Tra questi interventi rientra senza dubbio l'incentivazione dell'uso della bicicletta.

Gli interventi a favore della bicicletta:

- favoriscono una reale alternativa di trasporto, che si inserisce con pari dignità tra altri modi di trasporto, quali il trasporto pubblico;
- costano molto meno degli interventi a favore dell'automobile; ed in genere hanno un rapporto costi/benefici ben più favorevole rispetto ad ogni altro intervento nel settore dei trasporti;
- recuperano le aree urbane a condizioni di maggiore vivibilità con vantaggi per l'intera popolazione;
- riducono le situazioni critiche del traffico e l'occupazione del suolo pubblico. Si consideri, a questo proposito, che una persona trasportata da una bicicletta muove in città un mezzo non inquinante, di limitato ingombro (lo spazio occupato da una bici ferma è circa 1/10 di quello di un'auto) e del peso di una dozzina di chili; la stessa persona trasportata da un'automobile muove invece in città un mezzo inquinante, che occupa un notevole spazio, sia in sosta sia in movimento, e con un peso di diversi quintali;
- contribuiscono a migliorare il livello della salute pubblica; secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, per chi utilizza la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani si dimezza il rischio di alcune malattie quali l'infarto, l'ipertensione, il diabete.

### ***LA BICICLETTA COME SEGMENTO DELL'INTERMODALITÀ***

Le città sono i luoghi dove si concentrano la residenza e le attività delle persone e, soprattutto in Europa, sono nate in epoche precedenti all'urbanesimo e alla motorizzazione: ciò richiede quindi ancora maggiore attenzione affinché non sia compromesso il delicato equilibrio che presidia la mobilità dei centri urbani. Le stazioni ferroviarie, ubicate un secolo e mezzo fa in zone periferiche, risultano oggi preziosamente centrali rispetto alle aree urbane. L'espansione della città ha inglobato

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

attività e mezzi di trasporto (industrie e autotreni) che si sono poi rivelati incompatibili col contesto residenziale e sono stati quindi espulsi.

Ora tocca all'automobile essere espulsa (pedonalizzazioni e limitazioni del traffico nei centri storici) o allontanata (periferizzazione dei grandi parcheggi).

Questa evoluzione necessaria verso una città "inospitale per l'auto" parte da una situazione di crisi (pericoli, ingorghi, inquinamento dell'aria, rumore) e, attraverso provvedimenti di limitazione e rallentamento del traffico veicolare, oltre che di disincentivazione e controllo della sosta e del parcheggio, raggiunge l'obiettivo di estromettere dal centro cittadino la maggior parte degli autoveicoli.

In questa fase di passaggio - i cui tempi devono essere accelerati da scelte coerenti - vanno date indicazioni ai cittadini e predisposte le alternative all'uso dell'automobile: il trasporto pubblico in tutte le sue forme possibili (metropolitana, autobus, tram, mezzi a chiamata, taxi e taxi collettivi), gli spostamenti a piedi, la bicicletta.

L'impiego della bicicletta è considerato vantaggioso e rapido soprattutto su percorsi fino a 5 chilometri (che costituiscono il 50% degli spostamenti individuali quotidiani effettuati con l'automobile). Percorsi di lunghezza superiore possono veder affiancato all'uso della bicicletta quello dell'automobile, del treno, della metropolitana, dando vita all'utilizzo combinato di vettori di diverso tipo, cioè alla cd. *intermodalità*.

Parcheggi, stazioni ferroviarie e della metropolitana devono essere luoghi di scambio intermodale, in cui è possibile parcheggiare in sicurezza o noleggiare biciclette, le quali devono trovare adeguato ricovero anche nei luoghi di destinazione (residenze, stabilimenti, uffici).

Gli spostamenti della bicicletta in città devono essere agevoli e sicuri. La bicicletta dev'essere messa in condizione di circolare ovunque, anche nelle città collinari con l'ausilio di eventuali dispositivi di risalita.

### ***LA DOMANDA DI CICLABILITÀ***

L'esigenza di far crescere gli spostamenti in bicicletta trova abbastanza consenso. Difficile è decidere con quale piede cominciare il cammino.

Qualsiasi scelta deve confrontarsi con la realtà del territorio e della sua popolazione. Per valutare la domanda di ciclabilità è necessario raccogliere una serie di dati, quali:

- consistenza, direzione e motivi degli spostamenti;
- mezzi utilizzati (veicolo privato, mezzo pubblico...);
- infrastrutture esistenti: strade, marciapiedi, incroci; stazioni, fermate, parcheggi;
- situazioni di pericolo.

Alla mancanza di tali dati conviene che si rimedi, non elaborando modelli teorici, bensì attraverso ricognizioni sul campo, che consentono di apprezzare e di intuire le reali esigenze di spostamento e di sicurezza (metodo induttivo).

L'insieme di tali ricognizioni costituisce un censimento che può essere eseguito anche con la collaborazione di personale non specializzato (ad esempio i volontari di un'associazione di utenti ciclisti), purché si standardizzino le modalità di assunzione e riporto dei dati, si predisponga una modulistica e si istruiscano gli addetti.

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

Sulla mappa del territorio si viene a costituire in questo modo una rete nella quale si evidenziano tutti gli aspetti che interessano la circolazione delle biciclette. Si può quindi iniziare a tracciare un possibile sistema di percorsi ciclabili e, all'interno di questi, stabilire le priorità.

Occorre promuovere e gestire la domanda di mobilità ciclistica. L'uso della bicicletta, in quanto mezzo di trasporto sostenibile, deve essere favorito. Inoltre, l'esperienza ha ormai evidenziato che non è sufficiente l'offerta di strutture e infrastrutture per ottenere lo sviluppo della circolazione delle biciclette. Contestualmente, è dunque indispensabile anche il sostegno della domanda di mobilità ciclistica mediante:

- apposite campagne, generali e/o mirate a particolari settori dell'utenza, per la promozione della bicicletta;
- sviluppo di progetti *al lavoro in bicicletta* nell'ambito delle iniziative adottate dai *mobility manager* aziendali;
- diffusione di progetti *a scuola in bicicletta* che prevedano forme di *accompagnamento* e di messa in sicurezza dei percorsi casa scuola.

### ***CARATTERISTICHE COMUNI ALLE AREE URBANE***

L'area urbana risponde nel nostro Paese ad alcune caratteristiche e suddivisioni ricorrenti:

- centro cittadino, di dimensioni contenute, con la massima concentrazione di funzioni e servizi. Le strade sono di norma strette e - salvo interventi di pedonalizzazione - assai trafficate e trasformate in parcheggi;
- semiperiferia, che vede funzioni e servizi diminuire allontanandosi dal centro ed è percorsa da strade radiali più larghe, con progressivo aumento delle aree residenziali;
- periferia, oggi spesso caratterizzata da grandi insediamenti commerciali raggiungibili dalle aree residenziali sparse sul territorio.

Tra queste fasce e all'interno di ciascuna fascia si compiono spostamenti di lunghezza compatibile con la scelta della bicicletta.

I luoghi tra i quali tali spostamenti si compiono sono aree residenziali e aree commerciali, uffici della pubblica amministrazione, scuole, attività sportive, ricreative e parchi, servizi socio-sanitari.

### ***INTERVENTI UTILI ALLA CICLABILITÀ***

La bicicletta – per essere effettivamente un mezzo di trasporto efficiente e competitivo sulle brevi distanze, ma anche sulle lunghe distanze mediante l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto – deve poter andare ovunque in sicurezza.

Ogni luogo della città dev'essere raggiungibile in bicicletta. Dunque tutte le strade, ad eccezione delle grandi arterie di scorrimento veloce, devono e possono essere rese ciclabili. In altre parole, non si tratta tanto di predisporre il piano delle piste ciclabili, quanto di adottare il piano della mobilità ciclistica che deve prevedere la messa in sicurezza – anno dopo anno e con modalità diverse e appropriate alle specifiche situazioni – l'intero reticolo stradale. Gli interventi necessari possono avere costi contenuti ed estendono i loro benefici non solo al ciclista, ma al traffico in generale.

## **Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB**

Oltre alle infrastrutture riservate alla bicicletta (piste ciclabili, passerelle, sottopassi), sono utili (ed indispensabili in molti casi) per sviluppare la mobilità ciclistica (ma non solo per questa) tutti gli interventi che costituiscono applicazione dei principi e dei criteri di *moderazione del traffico*.

I provvedimenti di *traffic calming* sono in primo luogo finalizzati ad intervenire sul traffico automobilistico privato, creando le condizioni fisiche per renderlo compatibile con le altre forme di mobilità (mezzi pubblici, ciclisti e pedoni) e con le diverse funzioni urbane, riducendo le possibilità di conflitto e dunque realizzando concretamente la coesistenza in sicurezza tra la mobilità motorizzata e le altre (v. anche *sub* il paragrafo *Riduzione e rallentamento del traffico*).

La coesistenza in sicurezza delle diverse forme di mobilità, resa possibile dalla moderazione del traffico, è soluzione di norma preferibile rispetto alla separazione dei flussi, che deve rimanere uno strumento di *extrema ratio*, ossia limitata ai soli casi in cui la moderazione non risulti efficace o possibile (es. arterie di scorrimento veloce). Alla luce di quanto sopra sono particolarmente utili tutti gli interventi tesi a:

### **ridurre/rallentare il traffico**

- pedonalizzazione (nei centri storici soprattutto) con eccezione per la bici
- zone a traffico limitato, strade e zone con limite di velocità a 30 chilometri all'ora, strade e zone residenziali
- tariffazione e delimitazione della sosta con criteri progressivamente restrittivi avvicinandosi al centro storico;
- ristrutturazione-ridisegno delle sedi stradali;

### **individuare alternative di trasporto**

- incremento del trasporto pubblico urbano ed extraurbano;
- mezzi pubblici a chiamata;
- taxi collettivo e utilizzo condiviso dei veicoli privati;
- realizzazione di parcheggi interrati pertinenziali;

### **pianificare la mobilità**

- piani generali del traffico rispondenti alla normativa e quindi attenti a ogni tipo di mobilità;
- tavoli di confronto fra pubblica amministrazione, esperti di settore, associazioni di utenti;
- effettiva operatività dei mobility managers, previsti dal Decreto Ronchi del 1998;

### **sensibilizzare la popolazione e le autorità**

- campagne educative (anche nelle scuole) per la promozione dell'uso della bicicletta in città e per la dissuasione dall'uso della vettura privata nell'interesse della mobilità sostenibile;
- azioni per lo sviluppo dell'uso della bici nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro (attraverso i *mobility manager* aziendali e scolastici), con incentivi per chi usa la bicicletta;
- periodiche campagne di educazione/vigilanza rivolte agli automobilisti.

## **LA BICICLETTA E' ECONOMICA**

Non consumando carburante, la bicicletta non ha un vero costo d'esercizio se non quello relativo alla manutenzione. Il ciclista non paga carburante e nemmeno deve sostenere costi per il trasporto pubblico.

Di più: il dipendente ciclista fa risparmiare il datore di lavoro. Se si pensa al risparmio che un'azienda realizza nel non dover predisporre posti auto, si comprende facilmente l'interesse a incentivare l'uso della bicicletta tra i dipendenti, magari anche - come ha fatto il Comune di

Sandnes (Norvegia) - con un premio in busta paga: 0,40 euro al chilometro. Un dipendente ciclista che abita a 3 chilometri dal suo posto di lavoro si ritrova, alla fine del mese, 50 euro in più in busta paga.

***I CICLISTI: NON SONO UNA CATEGORIA MA CITTADINI CHE HANNO EFFETTUATO UNA SCELTA CONSAPEVOLE***

Non esiste una categoria dei ciclisti che preme per imporre un proprio interesse. Esiste invece una collettività consapevole della necessità di ridurre l'eccessivo uso di veicoli privati a motore e formata da cittadini dei quali va tutelato l'effettivo diritto di scegliere come spostarsi.

La collettività deve privilegiare, tra le scelte individuali, quelle maggiormente compatibili con la mobilità sostenibile e il rispetto dell'ambiente e deve farsi carico di appianare ogni conflitto che possa vedere una scelta eco-compatibile soccombere in contesti poco favorevoli.

L'automobile si colloca talvolta come "nemica" del ciclista, il quale, tra l'altro

- ha sicuramente la peggio in caso di collisione,
- respira al pari degli altri cittadini i gas di scarico,
- trova i propri spazi sovente invasi da auto in divieto di sosta.

Anche in questo caso non è però corretto pensare a una categoria "avversa" degli automobilisti. Nessuna demonizzazione può essere accettata. Gli automobilisti infatti possono in qualsiasi momento scegliere la bicicletta, così come il ciclista può scegliere - e spesso sceglie - l'automobile per alcuni tipi di spostamento.

Semmai il conflitto è tra lo strapotere dell'automobile e le utenze deboli della strada. Le quali ultime possono anche venire a conflitto tra loro: il ciclista che ha fretta e il pedone su un percorso ciclopedonale (o su una pista ciclabile), oppure il ciclista che invade il marciapiede (al di fuori dei casi in cui ciò sia espressamente previsto, v. il paragrafo *Infrastrutture e interventi specifici per la bicicletta*)

***RISTABILIRE UN EQUILIBRIO***

Nella realtà di molte aree urbane, la scelta della bicicletta è resa difficile

- da un traffico veicolare eccessivo e pericoloso (assenza o insufficienza di *moderazione del traffico*);
- da una insufficiente divisione tra veicoli a motore e biciclette;
- da discontinuità di una rete di percorsi adatti alla bicicletta.

In questi casi è necessario ristabilire l'equilibrio e garantire ai cittadini la libertà di scegliere, per i propri spostamenti, la bicicletta. Rimosse le difficoltà, è necessario far conoscere il ripristino di una situazione equilibrata attraverso campagne di informazione e di promozione dell'uso della bicicletta.

A tale scopo si è dimostrata utile l'istituzione a diversi livelli (comunale, provinciale e regionale) dell'Ufficio Mobilità Ciclistica (UMC) con funzioni di promozione, organizzazione e coordinamento di tutti gli interventi ritenuti utili per favorire la circolazione e la sicurezza del trasporto ciclistico.

***INFRASTRUTTURE E INTERVENTI SPECIFICI PER LA BICICLETTA***

Per il contenimento del traffico e lo sviluppo dell'uso urbano della bicicletta gli interventi attuabili sono i seguenti (per le definizioni si rimanda agli artt.6-7 del Dm 557/30.11.1999):

- pista ciclabile, e altre dotazioni infrastrutturali quali passerelle e sottopassi, quando sia necessario - a motivo della differenza nelle velocità tra mezzi motorizzati (a 50, 70 chilometri, e più, all'ora) e biciclette - la separazione fisica tra i due tipi di traffico;
- corsia ciclabile (definita dalla segnaletica orizzontale di cui alla fig. II 427/b art. 140 del Regolamento esecutivo del Codice della Strada: "separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate fra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata");
- strada/area pedonale con divieto di transito, fatta eccezione per le bici (definite dalla segnaletica verticale di cui alla fig. II 320 art. 135, comma 13 Reg. esec. CdS);
- zone residenziali (definite dalla segnaletica verticale di cui alla fig. II 318 art. 135 Reg. esec. CdS);
- strade a 30 km/h;
- utilizzo dei marciapiedi: pista ciclabile contigua al marciapiede (segnaletica verticale di cui alla fig. II 92/a art. 122 Reg. esec. CdS) e percorso pedonale e ciclabile (segnaletica verticale di cui alla fig. II 92/b art. 122 Reg. esec. CdS);
- doppio senso per le bici in senso unico per gli altri veicoli, tramite l'opportuna segnaletica composita prevista dal CdS;
- incroci da proteggere con linea d'arresto avanzata per i ciclisti agli incroci semaforizzati, con eventuale semaforo specializzato per dare via libera ai ciclisti in anticipo rispetto ai mezzi a motore, e con attraversamenti ciclabili (definiti dalla segnaletica orizzontale di cui alla fig. II 437 art. 146 Reg. esec. CdS);
- autorizzazione per le bici a transitare nelle corsie preferenziali per i mezzi pubblici aventi un calibro adeguato.

***RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO***

Tra i provvedimenti di moderazione del traffico, che consentono a veicoli a motore e a biciclette di condividere gli stessi spazi senza eccessivo pericolo e spese specifiche per la ciclabilità, si citano:

- restringimento degli accessi stradali e delle corsie di marcia;
- chicanes ottenute sia mediante appositi manufatti, sia con l'alternanza degli spazi di parcheggio (in linea o ortogonali) sui due lati della carreggiata;
- attraversamenti pedonali e ciclabili in due tempi con salvagente centrale in carreggiata;
- rialzamento dei marciapiedi nelle intersezioni;
- rialzamento ed allargamento dei marciapiedi in connessione con le fermate dei mezzi di trasporto pubblico;
- rialzamento della sede stradale agli incroci;

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

- dissuasori di velocità (in particolare, mediante il rialzamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili a quota marciapiede);
- corrugamento del manto stradale e/o corrugamento della segnaletica orizzontale (bande sonore);
- rialzamenti della pavimentazione stradale non estesi a tutta la larghezza della carreggiata (cuscini berlinesi);
- dissuasori della sosta fissi e mobili sui marciapiedi (fittoni, doppio cordolo dei marciapiedi e quant'altro già in uso in ambito italiano ed europeo).

### ***LA NECESSITÀ DI UN ADEGUAMENTO NORMATIVO***

La legislazione nazionale attuale prevede la promozione dell'uso della bicicletta attraverso campagne educative e attraverso la realizzazione di infrastrutture. Essa è stata preceduta e in seguito rafforzata da leggi regionali in materia.

La Legge della Regione Lombardia n. 65/1989 è stata addirittura precorritrice (articoli 3-4) dell'obbligo di costruire piste ciclabili in occasione della realizzazione di nuove strade comunali e provinciali.

L'art.10 della legge dello Stato n. 366/1998 (*Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica*) pone l'obbligo per gli Enti proprietari delle strade di realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti sia a strade di nuova costruzione sia a strade oggetto di manutenzione straordinaria, "salvo comprovati problemi di sicurezza".

Si è però registrata la tendenza da parte degli enti proprietari a volgere pretestuosamente in "comprovati problemi di sicurezza" anche alcuni aspetti facilmente superabili e questo comporta una sostanziale disapplicazione della norma, tanto più che il Ministero delle Infrastrutture ha chiarito che il termine "adiacente" può contenere anche uno sviluppo del percorso ciclabile in tutto o in parte disgiunto da quello della viabilità carrabile.

L'art. 18 della L. 472/1999 prevede a carico dei Comuni l'obbligo di costituire un fondo annuale con una dotazione non inferiore al 10% delle contravvenzioni al Codice della strada, da utilizzare per interventi a favore dell'utenza debole. A quanto risulta, la norma è rimasta sostanzialmente disapplicata da parte degli enti locali, ponendosi con ciò il problema della individuazione dei possibili interventi per vincolare gli enti preposti all'attuazione della lettera e dello spirito della legge.

Questi casi denunciano i limiti insiti in una normativa che, essendo priva di capacità sanzionatoria, traduce buone intenzioni senza dotarle di una applicabilità coattiva. In mancanza di un idoneo sostegno culturale, norme siffatte sembrano in molti casi destinate a restare sulla carta.

A un attento esame, questa situazione di non osservanza della legge evidenzia l'esistenza di amministratori e tecnici che considerano la viabilità ciclabile un onere inutile e quindi pretestuosamente eliminabile.

Un possibile rimedio è quello di introdurre nella legislazione, più che sanzioni in caso di non ottemperanza a questi obblighi, una sorta di regime *premiale*, vale a dire la possibilità di erogare particolari benefici di natura economica (contributi o mutui a tasso agevolato) nel caso in cui

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

L'amministrazione precedente inserisca (e realizzi) progetti articolati a favore della mobilità lenta in occasione di ristrutturazioni di strade.

Più in generale serve un nuovo strumento legislativo che riconosca allo sviluppo della mobilità ciclistica sicura caratteri di:

- ***privilegio*** (perché *benefica* rispetto all'ambiente e alla mobilità generale),
- ***emergenza*** (perché riguardante utenti deboli e "a rischio" della strada),
- ***urgenza*** (la situazione nazionale presenta un gap rispetto ad altri paesi dell'Ue),
- ***risarcimento*** (è lesa il diritto del cittadino alla scelta del mezzo con cui spostarsi).

Tale nuovo strumento legislativo deve poter azzerare ogni residua resistenza e porre lo sviluppo della mobilità ciclistica in posizione di priorità, anche in relazione alla nota dolente dei mancati finanziamenti della legge 366/1998.

### ***LA BICICLETTA TRA I PROTAGONISTI DELLA PIANIFICAZIONE INTEGRATA***

La mobilità ciclistica, oggi, è spesso trattata in maniera emarginata rispetto alle altre voci della mobilità più in generale.

Vari enti propongono "Piani della mobilità ciclistica", a livello comunale o provinciale, quando non regionale. Questa impostazione che tratta "separatamente" la bicicletta è giustificabile nel caso esistano già Piani generali del traffico che presentino carenze per quanto riguarda l'attenzione alla bicicletta.

E' invece inaccettabile che un Piano generale della mobilità - e questo accade di frequente - non dica chiaramente e con sufficiente dettaglio cosa intende fare in tema di ciclabilità.

L'attendibilità, la concretezza e l'impegno di un Piano della mobilità ciclistica è direttamente proporzionale al suo essere parte integrante del Piano generale della viabilità. Altre soluzioni che trattano la ciclabilità come un problema disgiunto sono quanto meno "sospette" e denunciano una sorta di ghattizzazione della bicicletta.

La rivendicazione di spazi per la bicicletta deve riguardare non solo le infrastrutture da creare, ma anche le strade che, alleggerite dal grande traffico veicolare grazie alla costruzione di altre strade, possono essere riservate a un uso che privilegi la mobilità lenta.

Questo può avvenire con interventi, non particolarmente onerosi, di limitazione della velocità e di contenute modifiche strutturali (ad esempio, come si è già detto, *chicanes* ottenute anche con l'alternanza della sosta sui due lati della carreggiata) che consentano una più paritetica convivenza in sicurezza di automobili, biciclette, pedoni, ecc. (v. anche *supra* in tema di *moderazione del traffico* il paragrafo *Interventi utili alla ciclabilità*). Ciò nel rispetto di quanto prevede il legislatore (Cds, art.13, comma 1) quando auspica "la sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada".

La raccolta ed analisi dei dati di traffico si avvale, per negativa tradizione nazionale, di strumenti non aggiornati, disorganici, incompleti, che vanno adeguati all'esigenza espressa dal legislatore

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

(Cds, art.13, comma 7): “Gli enti proprietari delle strade sono tenuti ad effettuare rilevazioni del traffico per l’acquisizione di dati che abbiano validità temporale riferita all’anno nonché per adempiere agli obblighi assunti dall’Italia in sede internazionale”.

Per alcune rilevazioni di carattere estremamente mirato nel settore degli spostamenti ciclistici e pedonali di utilità e per diporto l’ente trarrebbe vantaggio dal ricorso a convenzioni con le associazioni, che nel loro bagaglio di esperienza hanno spesso le basi per attendibili ipotesi di lavoro; le associazioni costituiscono in questi casi preziosi centri di competenza che è fondamentale non dissipare.

### ***FINANZIAMENTI STATALI PER LA BICI GRAVEMENTE SOTTODIMENSIONATI***

Le risorse economiche rese disponibili per la mobilità ciclistica sono insufficienti e confermano che, sino a questo momento, la bicicletta giace in fondo alla scala delle priorità. Nelle leggi finanziarie degli ultimi anni nulla è stato allocato per il rifinanziamento della legge 366/98 relativa alla mobilità ciclistica.

La necessità dello sviluppo della mobilità ciclistica per contribuire a migliorare traffico e ambiente non è ancora entrata nell’agenda della classe politica.

Per colmare i ritardi accumulati in questi anni e ponendo l’obiettivo realistico di vedere gli spostamenti in bicicletta passare, nell’arco di 10 anni, dalla quota attuale di non più del 2-3% nella quasi totalità delle aree urbane, all’auspicabile 10-15%, lo stanziamento da parte dello Stato dovrebbe essere di almeno 200 milioni di euro all’anno per i prossimi 10 anni.

A questa somma dovrebbero aggiungersi cofinanziamenti di analoga entità sia da parte delle Regioni, sia da parte degli enti locali, ai quali ultimi spetta la realizzazione nel concreto. Complessivamente servono dunque 600 milioni di euro all’anno per 10 anni. Questo è l’ordine di grandezza delle risorse economiche necessarie perché la mobilità ciclistica possa assumere un ruolo essenziale nella strategia dei trasporti e dell’ambiente, ma soprattutto perché si possa restituire pienezza al diritto alla mobilità individuale, orientando responsabilmente il sistema nel segno della sostenibilità e affermando finalmente in modo compiuto anche la libertà, attualmente conculcata, di scegliere un mezzo economico ed ecologico, la bicicletta, oggi fortemente sacrificato.

### ***LA SICUREZZA COME DIRITTO DOVERE DEL CICLISTA***

E’ appurato che la sensazione di pericolo costituisce un importante deterrente all’uso della bicicletta da parte di molti potenziali ciclisti.

L’impegno a incrementare l’uso della bicicletta richiede una rivoluzione culturale che trasformi l’utente debole della strada in elemento centrale e fondamentale per ogni politica della mobilità in ambito urbano.

L’inserimento del ciclista nel contesto dell’intermodalità e l’auspicato aumento della sua presenza sulle strade comporta per lui anche un dovere alla sicurezza: innanzitutto quindi un comportamento rispettoso del Codice della strada (il quale Codice, a sua volta, deve però tenere in maggiore conto della bicicletta di quanto non avvenga attualmente, con regole equilibrate, non concepite solo a favore dei mezzi motorizzati) e una corretta manutenzione del mezzo.

Ma è in qualche caso da ritenere consigliabile l'uso di strumenti di protezione passiva, come il casco, da promuovere con adeguate campagne informative.

Tuttavia la FIAB, come del resto l'ECF, è contraria all'uso obbligatorio per legge del casco (con riferimento ovviamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e non quindi in ambito agonistico).

Chi pedala a velocità moderate tende a non avvertire sensazioni di pericolo e ad equipararsi al pedone; richiedere al pedone (utente *debole* per eccellenza) di indossare il casco verrebbe ritenuto un paradosso ed un'odiosa costrizione. E' evidente che l'obbligatorietà del casco per i ciclisti, come dimostrano anche le poche esperienze straniere in questo senso, ridurrebbe ulteriormente l'uso della bicicletta, che al contrario deve essere sviluppato. Il passo successivo, per proteggere l'utente *debole* ciclista, paradossalmente, potrebbe essere di impedirgli di circolare stante la pericolosità del traffico. Al contrario, come più volte sostenuto in questo documento, è il traffico che deve essere moderato per permettere a tutti la libertà di scegliere il modo di trasporto più appropriato e conveniente.

Altro presupposto di sicurezza è il controllo sulle biciclette che vengono poste in commercio, e che spesso mancano di accessori previsti dal Codice della strada o hanno componenti di qualità scadente, il che costituisce in sé un pericolo.

Nel momento in cui la bicicletta circola sulla sede stradale (in città o fuori) deve offrire garanzie minime di sicurezza.

Ogni bici venduta dovrebbe essere obbligatoriamente dotata di luci, gemme catadiottriche sulle ruote, sui pedali e posteriori, nonché campanello.

Inoltre la bicicletta viene generalmente venduta senza alcun tipo di indicazione: né sui materiali con cui è realizzata, né sugli accorgimenti da adottare per un corretto uso, né su cosa fare per risolvere i problemi più comuni, né per una corretta manutenzione, né specificazioni relative alle garanzie di qualità.

Sul mercato si trovano biciclette di prezzi e qualità differenziati. Non è però accettabile che la politica dei prezzi stracciati proponga biciclette indegne di essere considerate tali: bici realizzate in economia a scapito della sicurezza, inadeguate all'uso per il quale vengono vendute, con inefficienti sistemi di frenatura, inesistente impianto di illuminazione, dove la plastica spesso si sostituisce a materiali più resistenti.

Occorre dunque che siano definiti (e fatti rispettare) standard minimi di sicurezza; occorre che la casa costruttrice doti la bicicletta di un'etichetta e si assuma la responsabilità per danni derivanti da prodotti difettosi o inadeguati rispetto agli standard di sicurezza.

In questa prospettiva, le organizzazioni dei produttori di biciclette, a livello europeo, dovrebbero dunque pervenire alla decisione di definire un marchio che certifichi la qualità (come avviene, ad esempio, per gli elettrodomestici).

### ***UN PARTICOLARE ASPETTO DELLA SICUREZZA: LA TUTELA DAL FURTO***

Il furto costituisce un forte deterrente alla diffusione dell'uso della bici: ad esso occorre dedicare una speciale attenzione.

Il timore di essere derubati - con quello di essere investiti - è una delle principali ragioni che dissuadono i cittadini dall'utilizzare la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani. Per lo stesso

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

timore molti finiscono per utilizzare modelli scadenti e quindi meno confortevoli e sicuri di quelli che userebbero in condizioni più favorevoli.

Le conseguenze negative di tutto ciò si riflettono, oltre che sulla sicurezza, anche sull'“immagine” del ciclista urbano, compromettendo l'efficacia di una promozione della bici veicolata da messaggi centrati su un'immagine positiva - salute, forma fisica, status – di chi la sceglie per muoversi in città.

Questo reato quindi, perpetrato sempre più diffusamente specie nei centri urbani di medio-grandi dimensioni, incide pesantemente sulle scelte quotidiane di molti cittadini e vanifica parte degli sforzi che le amministrazioni possono compiere per affermare una forma di mobilità altra e sostenibile.

Le amministrazioni comunali, nell'ambito delle azioni intraprese per affermare la bicicletta come mezzo di trasporto cittadino, dovrebbero assumere anche misure di contrasto al furto.

È opportuno costituire un “osservatorio sul furto di biciclette” che, in collaborazione con la Prefettura, sia in grado di monitorare l'andamento del fenomeno, individuare le zone, gli orari, le circostanze nelle quali i furti sono eventualmente ricorrenti (anche per orientare gli interventi di prevenzione da parte delle forze di polizia) e di aggiornare periodicamente i cittadini attraverso il sito internet del Comune, la stampa e la televisione locali.

È importante che le rastrelliere adottate siano compatibili con le esigenze dei ciclisti di legare alla rastrelliera il telaio della bicicletta.

In collaborazione con le associazioni di ciclisti presenti sul territorio, deve essere redatto un piano dei parcheggi.

L'amministrazione comunale può invitare pubblicamente i responsabili delle aziende pubbliche e private, scuole, grandi negozi e quant'altro, a considerare la necessità di favorire i ciclisti anche offrendo loro la possibilità di ricoverare la bicicletta nei cortili interni, assumendo l'onere di dislocare idonee rastrelliere e disponendo, quando possibile, un controllo degli stessi cortili.

L'amministrazione comunale può promuovere e sostenere, anche in collaborazione con le associazioni e le cooperative sociali disponibili, l'attivazione di parcheggi custoditi, in centro, presso i parcheggi scambiatori e presso i grandi attrattori di traffico e le stazioni.

L'amministrazione comunale può convenzionarsi con le ditte che realizzano la marcatura elettronica o meccanica delle biciclette e che assicurano la disponibilità di un registro nazionale per risalire alla proprietà delle bici ritrovate o in possesso di individui sospetti fornendo la Polizia Municipale (come già lo sono tutte le Prefetture italiane) gli strumenti necessari alla “lettura” dei microchip utilizzati per la marcatura elettronica e le convenzioni per l'accesso alle banche dati nazionali delle società che provvedono alla marcatura.

L'amministrazione comunale può disporre perché le immagini delle biciclette ritrovate nella città e nella e provincia siano pubblicate sul sito internet del comune.

L'amministrazione comunale, anche attraverso un pieghevole distribuito alla cittadinanza e realizzato sulla falsariga dei numerosi esempi prodotti in città italiane e straniere, può pubblicizzare, oltre alla propria intenzione di assumere tutte le iniziative necessarie a contrastare il fenomeno, le azioni che avrà intraprese tra quelle suggerite più sopra e alcuni consigli per ridurre il rischio di essere derubati della bicicletta (mai slegata neppure per poco tempo, sempre legato il telaio, solo dispositivi antifurto di buona qualità: lucchetti ad “U” o catene antitaglio, attenzione a come si

collocano i dispositivi per non favorire il lavoro del ladro, fotografare la bicicletta per favorirne il riconoscimento...) esplicitando l'invito a procedere sempre, in caso di furto, alla denuncia sia allo scopo di permettere un eventuale recupero del mezzo stesso, sia per contribuire a una miglior mappatura e conoscenza del fenomeno e dunque allo studio e all'attuazione delle opportune misure di contrasto.

---

**APPENDICE**

1. Estratto da **Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea** (proclamata il 7 dicembre 2000).

**Articolo 37**

*Tutela dell'ambiente*

Un livello elevato di tutela dell'ambiente e il miglioramento della sua qualità devono essere integrati nelle politiche dell'Unione e garantiti conformemente al principio dello sviluppo sostenibile.

\* \* \* \* \*

2. Estratto da **DM 30 novembre 1999, n. 557. Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.** (Gazzetta Ufficiale n. 225 del 26 settembre 2000)

(...)

Capo II

PRINCIPALI STANDARDS PROGETTUALI PER LE PISTE CICLABILI

**Art. 6.**

*Definizione, tipologia e localizzazione*

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

Definizioni, tipologia e localizzazione

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

3. Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;

## ***Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida FIAB***

b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

4. Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.

5. In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.

6. In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:

a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;

b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorran - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;

c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;

d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorran - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

### **Art. 7.**

#### *Larghezza delle corsie e degli spartitraffico*

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di -un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 -n.

2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

\* \* \* \* \*

**3. Segnaletica specifica. Estrazione da *Regolamento esecutivo Codice della strada* (D.P.R. 495 del 16.12.1992 e D.P.R. 610 del 16.09.1996)**



*Figura II 90 Art. 122* **PISTA CICLABILE**

Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.



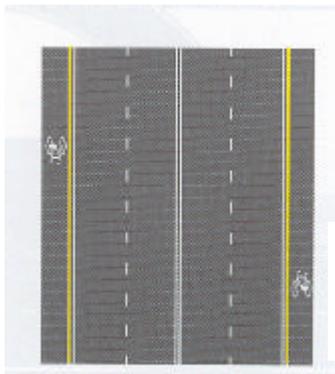
*Figura II 92/a Art. 122* **PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE**

Indica l'inizio o il proseguimento di una pista o corsia, riservata ai velocipedi, contigua e parallela ad un marciapiede o comunque ad un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede.



*Figura II 92/b Art. 122* **PERCORSO PEDONALE E CICLABILE**

Indica l'inizio o il proseguimento di un percorso, un itinerario od un viale, riservato promiscuamente ai pedoni ed ai velocipedi.



*Figura II 427/b Art. 140* **STRISCE CHE DELIMITANO PISTE CICLABILI**

Le piste ciclabili sono delimitate da una striscia gialla di spessore maggiorato, affiancata ad una bianca, ambedue contigue e longitudinali, nonché dai simboli della bicicletta in bianco ripetuti periodicamente lungo la pista. Su tali piste possono circolare velocipedi autorizzati.



*Figura II 318 Art. 135* **ZONA RESIDENZIALE**

Indica l'inizio di una strada o di una zona a carattere abitativo, nella quale vigono particolari norme di comportamento che sono indicate in apposito pannello integrativo.

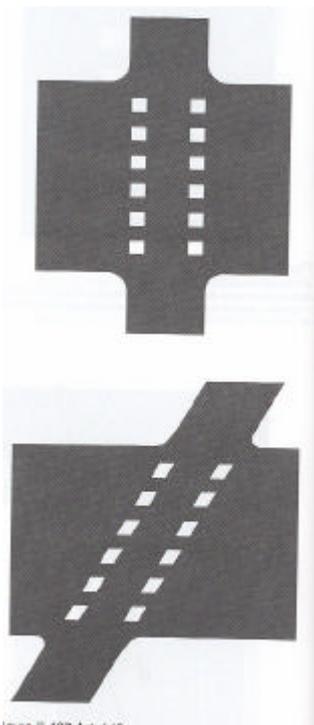


**Figura II 320 Art. 135 AREA PEDONALE**

Indica l'inizio di un'area interdetta alla circolazione dei veicoli. In un pannello integrativo possono essere indicate particolari limitazioni, deroghe ed eccezioni.



**Figura II 131 Art. 125 BICICLETTA**  
Pannello integrativo.



**Figura II 437 Art. 146 ATTRAVERSAMENTI CICLABILI**

Gli attraversamenti ciclabili servono a garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue trasversali ed oblique.



**Figura II 14 Art. 88 ATTRAVERSAMENTO CICLABILE**

Presegnala un attraversamento ciclabile contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata, sulle strade extraurbane e su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1 del codice.