



# DOSSIER MOBILITÀ

## LA CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE IN DOPPIO SENSO DI MARCIA

La diffusione della bicicletta dipende dalla continuità ed estensione della "rete" ciclabile, ovvero di quel sistema complesso e integrato di spazi dedicati (piste ciclabili) e di spazi condivisi (con le varie utenze), che consente di organizzare gli spostamenti in bicicletta in modo efficiente.

La possibilità di circolare in bici in doppio senso di marcia permette un completamento a basso costo della rete ciclabile e offre interessanti alternative a strade fortemente trafficate.

Il ricorso massiccio allo strumento del senso unico, se da una parte può essere utile per scoraggiare il traffico veicolare di transito, dall'altra parte crea situazioni imbarazzanti e di grande scomodità per chi sceglie di spostarsi in bicicletta, in evidente contrasto con le sollecitazioni internazionali verso obiettivi di maggiore sostenibilità ambientale ed energetica.

### **LA NORMATIVA**

In Europa è piuttosto diffusa la pratica di consentire alle biciclette di circolare nei sensi unici, in entrambe le direzioni, applicando un cartello integrativo con la dicitura "eccetto bici", con o senza segnaletica orizzontale di corsia.

Anche in Italia diverse Amministrazioni locali stanno "sperimentando" tale soluzione, sia su singole strade che su intere zone dei centri storici.

Purtroppo si tratta di una soluzione ancora controversa dal punto di vista normativo, in quanto sulle strade regolamentate a senso unico, la circolazione delle biciclette in promiscuo con i veicoli in direzione opposta al senso di marcia veicolare, dovrebbe essere introdotta solo realizzando una pista ciclabile in sede propria, ai sensi dell'art. 6 c.2 lett. a) del DM557/99 (cfr. chiarimento Ministero dei Trasporti prot. 40810 del 14/05/2008).

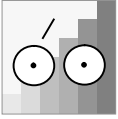
Inoltre, confrontando le definizioni di strada, di cui all'art.2 c.3 del CDS e le possibili localizzazioni delle piste ciclabili, di cui all'art.6 c.6 del DM557, discenderebbe che:

- su strada urbana di quartiere a senso unico, l'eventuale pista ciclabile deve necessariamente essere realizzata su sede propria se di senso discorde; può essere realizzata su corsia riservata solo se di senso concorde;
- su strada urbana locale a senso unico, l'eventuale pista ciclabile deve necessariamente essere realizzata su corsia riservata di senso concorde.

### **TIPOLOGIE**

Senso unico veicolare con affiancata pista ciclabile in sede propria (monodirezionale opposta al senso veicolare o anche bidirezionale)

→ In Italia è regolare (solo su "strade di quartiere")



### Senso unico veicolare SENZA segnaletica integrativa

→ In Italia non sono ammesse biciclette (e altri tipi di veicoli) nel senso opposto

### Senso unico veicolare CON pannello integrativo "eccetto ...", CON o SENZA corsia riservata, per ammettere altri veicoli in senso opposto

→ In Italia deve ancora essere recepito pienamente dalla normativa

### Strada a doppio senso "limitato" (un senso di marcia impedito a tutte le categorie di veicoli meno le biciclette)

→ In Italia è regolare (vedere DOSSIER dedicato)

### Strada con percorso ciclopedonale

→ In Italia è regolare

## **PROSPETTIVE**

Le Pubbliche Amministrazioni possono scegliere, in base alle situazioni particolari, di:

- 1) "sperimentare" nuove soluzioni ispirate a esperienze consolidate (es. senso unico "eccetto bici");
- 2) adeguarsi ai limiti imposti dalla normativa vigente realizzando solo piste in sede propria o altre soluzioni conformi.

In ogni caso è necessario comunque sollecitare modifiche alla normativa nazionale verso criteri già sperimentati positivamente a livello europeo (cfr. "Il codice della strada e i ciclisti" Quaderno n.2 Centro Studi Gallimbeni FIAB).

**E' convincimento dell'autore che la soluzione senso unico "eccetto bici" sia quella più facilmente condivisibile e riconoscibile a livello europeo.** Si tratta della soluzione più semplice da adottare e già collaudata con esiti interessanti anche sul fronte della sicurezza stradale.

Ing. Enrico Chiarini \*

\* Enrico Chiarini – ingegnere civile libero professionista in Montichiari (BS) dal 1997.  
Progettista e consulente tecnico in tema di mobilità, con particolare riguardo a quella ciclistica.  
[www.studiochiarini.it](http://www.studiochiarini.it)