

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

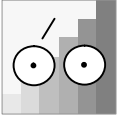
In Europa è piuttosto diffusa la pratica di consentire alle biciclette di circolare nei sensi unici, in entrambe le direzioni, applicando un cartello integrativo con la dicitura "eccetto bici", con o senza segnaletica orizzontale di corsia.

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

→ In Italia è regolare, ma solo su "strade di quartiere"

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

→ In Italia deve ancora essere recepito pienamente dalla normativa (vedere DOSSIER dedicato)

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 "pedonale e ciclabile" (ciclopedonale)

→ In Italia è regolare (a determinate condizioni)

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).
Progettista e consulente tecnico in tema di mobilità sostenibile e ciclistica.
www.studiochiarini.it



SOLUZIONI CONFORMI

Senso unico veicolare con affiancata pista ciclabile in sede propria

(Nota: non è possibile realizzare piste ciclabili in sede propria su strade locali – art.6 DM 557)



Senso unico veicolare con pannello integrativo "eccetto bici"

Sperimentata in Italia, ma non ancora pienamente recepita dalla normativa
(Per approfondimenti vedere DOSSIER dedicato)

Strada a doppio senso "limitato"

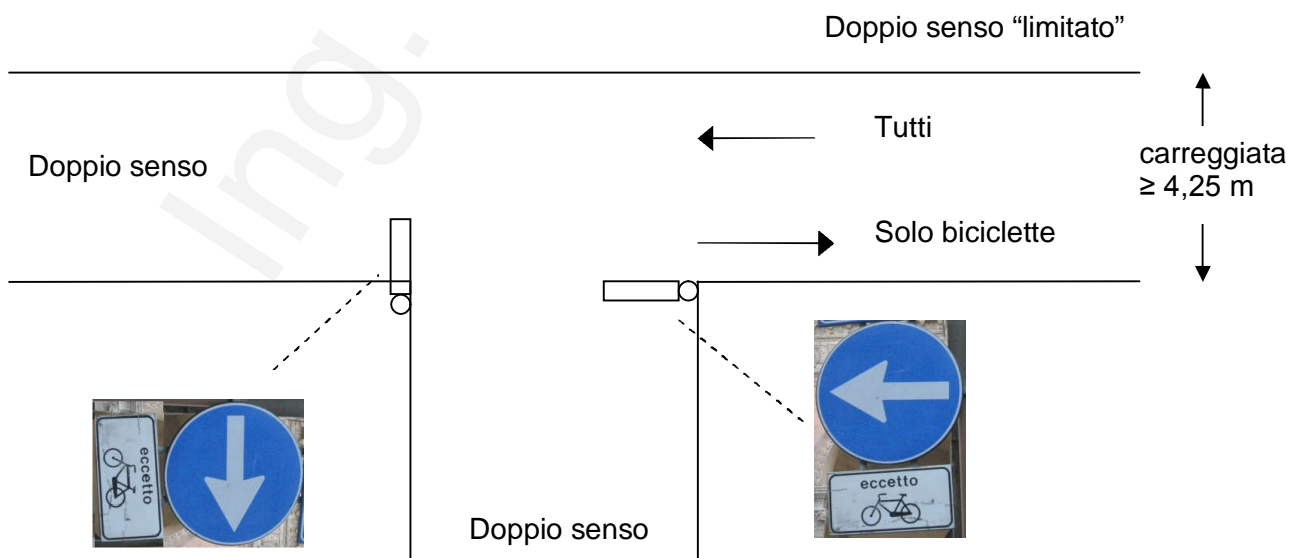
Tale soluzione la proposi per la prima volta nel 2004 a Città di Castello, in occasione del Corso di formazione "Pianificazione e attuazione della mobilità sostenibile nei centri urbani".

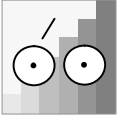
Sostanzialmente consiste nel regolamentare una strada a doppio senso di marcia e vietare un senso ad una o più categorie di veicoli.

In questo modo una corrente veicolare è utilizzata da tutti, mentre quella in senso opposto solo dalle biciclette.

(Per approfondimenti vedere DOSSIER dedicato)

Esempio:





Strada con percorso "pedonale e ciclabile" (ciclopedonale)

Quando a fianco della carreggiata esistesse un marciapiede di sufficiente larghezza utile (almeno 250 cm), esso potrebbe essere regolamentato come percorso promiscuo pedonale e ciclabile, offrendo così l'opportunità alle biciclette di procedere nel senso opposto a quello veicolare.

In questo caso, naturalmente, le biciclette dovranno adeguare la propria velocità al traffico pedonale e, in caso di elevata presenza di pedoni, condurre le biciclette a mano.



DM 557 Art.4 c.5:

(...)I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati (...) su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. (...)