



www.italy-ontheroad.it

Piste ciclabili e moderazione del traffico.

Le norme del codice della strada (CdS) ed i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini.

La circolazione di biciclette (velocipedi) miste al traffico tradizionale di automobili e veicoli commerciali, rende sempre più rischioso e pericoloso il tragitto per gli utenti sulle due ruote a propulsione meccanica.

Lo scorso 15 giugno è stato presentato il Global Status Report on Road Safety: la prima analisi a carattere mondiale sulle misure di sicurezza stradale adottate da 178 Paesi e riguarda il 98% della popolazione mondiale. Dal rapporto emerge che su 1,27 milioni di persone che ogni anno muoiono nel mondo, a causa di incidenti stradali, quasi la metà sono pedoni, ciclisti e motociclisti, i cosiddetti utenti deboli.

In Italia la percentuale di decessi per incidenti stradali accorsi ad utenti ciclisti è molto alta rispetto agli altri Paesi europei. Da statistica ACI nel 2008 i veicoli coinvolti in incidenti stradali sono nel 3,8% biciclette; considerando che pochi utenti della strada usano la bicicletta e per percorsi brevi. L'indice di mortalità medio dei veicoli è pari a 1%, per i motocicli raddoppia (2%), mentre per le biciclette è pari a 1,8%. L'indice di lesività, che nella media è pari a 70,6 assume valori più elevati per i veicoli a 2 ruote: 99,6 per i motocicli, 98,4 per i ciclomotori e 92,9 per le biciclette.

Nel nostro territorio gli itinerari ciclabili possono comprendere varie tipologie: piste ciclabili in sede propria, piste ciclabili su corsia riservata, percorsi promiscui pedonali e ciclabili, e percorsi promiscui ciclabili e veicolari. Si può asserire che, in generale, gli utenti della bicicletta non si sentano soddisfatti a circolare in un percorso misto, ma preferiscano una pista ciclabile separata per ciclisti. Sarebbe utile realizzare un piano regolatore delle piste ciclabili in ogni Comune e, qualora fosse possibile, concretizzare anche un allargamento delle strade a 9-10 metri realizzandole provviste delle corsie ciclabili, almeno delimitate da linea gialla discontinua.

Si è constatato che la circolazione sulle piste ciclabili separate che costeggiano la carreggiata, non è più sicura che circolare in strada perché i rischi di incidenti restano molto elevati o aumentano negli incroci più trafficati.

E' conveniente agire nell'interesse dei ciclisti nell'ambito di progetti stradali, sia nell'installazione di semafori che di lavori di manutenzione stradale ed il principio della separazione dei traffici può passare in secondo piano, in quanto progettando percorsi ciclabili vanno sottolineate le misure da prendere quando si tratta di sopperire ai pericoli come l'attraversamento di strade principali e molto trafficate, linee ferroviarie, ponti e l'obiettivo è integrare il traffico ciclistico in un sistema di traffico globale. L'obbligo per i ciclisti di utilizzare le piste ciclabili, spesso le poche esistenti in certe città, è spesso disatteso, complice l'indifferenza degli organi preposti al controllo della viabilità che spesso tergiversano circa l'applicazione dell'art. 182 del CdS, come pure anche dell'art. 68 CdS: in questi casi sarebbe opportuna anche una campagna di sensibilizzazione al fine di realizzare prevenzione e sicurezza stradale.

Di fatto i ciclisti sono liberi di decidere se circolare nello spazio a loro riservato e predisposto, oppure sulla strada, benché il Codice della Strada art. 182 (com.9) reciti "I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, ...": è utilizzato l'imperativo DEVONO e non il condizionale possono. Le piste ciclabili devono favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio limitrofo: devono puntare all'attrattiva, se possibile, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica. La presenza dei ciclisti, nella

circolazione, concretizza un traffico misto ed esige una pianificazione accurata nei dettagli e un'applicazione pratica delle osservazioni compiute relativamente alle ricerche e alle analisi dei comportamenti.

Per incrementare l'uso di biciclette, negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero, sono indispensabili percorsi ciclabili attrattivi, sicuri e senza interruzioni. Occorre migliorare i tracciati pericolosi o poco piacevoli e colmarne le lacune. Nella pianificazione dei percorsi ciclabili, i Comuni e gli enti preposti, sono tenuti a soddisfare una serie di esigenze in materia di capillarità, sicurezza, comfort e intermodalità con altri mezzi di trasporto, come ad esempio treno e bicicletta.

Le norme disciplinano le basi per la progettazione di singole infrastrutture per il traffico ciclistico, ma sarebbe necessario uno strumento sovraordinato atto a pianificare un intero percorso ciclabile: occorre pianificare i nuovi percorsi ciclabili, ed anche esaminare e migliorare quelli già esistenti mediante un approccio innovativo che preveda la pianificazione e la valutazione di percorsi di lunghezza maggiori con tracciati i più omogenei e sicuri possibili.

Vanno ricordate alcune norme fondamentali: in relazione a quanto previsto dalla Legge 19 ottobre 1998, n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" e sulla base delle modificazioni introdotte dalla stessa all'articolo 10 del D.Lgs 10 settembre 1993, n. 360, si deve segnalare come le norme prevedano.

- a) che tutte le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 debbano avere [ndr: dal 1998], per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza;

- b) gli Enti Proprietari delle strade in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale debbano provvedere, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti.

Dovrà essere quindi compito degli Assessorati comunali coinvolti (Ambiente e Trasporti) esprimersi sulle misure adottate nei piani di settore per il sostegno alla ciclabilità.

Inoltre occorre esaminare l'intero *corpus normativo*. Secondo quanto previsto dalla Legge 19 ottobre 1998, n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" (con le modificazioni introdotte dalla stessa all'articolo 10 del D.Lgs 10 settembre 1993, n. 360) era necessario (sin dal 1998 !) far sì che:

a) tutte le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 debbano avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza;

b) gli Enti Proprietari delle strade in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale debbano provvedere, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti.

I percorsi ciclabili attrattivi, sicuri e continui, costituiscono un'importante premessa per incrementare l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto.

Un percorso ciclabile può essere ritenuto buono quando soddisfa le esigenze dei suoi utenti, e per realizzare ciò è indispensabile un tracciato appropriato, omogeneo e mirato.

I percorsi destinati agli spostamenti quotidiani devono consentire di raggiungere una destinazione precisa (la strada è un mezzo per raggiungere la destinazione), come ad esempio il luogo di lavoro. In questo caso, le strade devono portare alla meta nel modo più diretto possibile e pertanto, spesso, sono situate su strade principali o nelle loro vicinanze.

Mentre, invece, i percorsi destinati alla mobilità del tempo libero devono consentire di percorrere un tragitto (la strada stessa è la destinazione), in occasione di viaggi anche plurigiornalieri: i percorsi devono essere piacevoli da un punto di vista paesaggistico e possibilmente ubicati in zone tranquille. E' opportuno segnalare i percorsi per la mobilità quotidiana quando sono particolarmente sicuri, gradevoli e veloci, e potrebbero essere percorsi anche da utenti che non conoscono il luogo. Per i percorsi di mobilità quotidiana i criteri preponderanti da considerare nella realizzazione sono il regime e volume di traffico, i punti pericolosi, le deviazioni e i dislivelli.

Sui percorsi ciclabili deve essere possibile spostarsi in modo scorrevole, vanno evitate interruzioni che causano perdite di tempo ed energie; il grado di scorrimento viene valutato quantitativamente in base al numero di interruzioni.

Influiscono negativamente sulla valutazione della qualità sia le geometrie sfavorevoli, come ad esempio cambiamenti di direzione, restringimenti su piste ciclabili o presso sottopassaggi, che soste obbligate di lunga durata come ad esempio passaggi a livello; soste obbligate ripetute nel tempo e nello spazio (ad esempio incroci con semafori), e rallentamenti obbligati ripetuti.

Da non dimenticare che il manto stradale dei percorsi ciclabili dovrebbe essere il più liscio e regolare possibile, particolarmente quello dei percorsi destinati agli spostamenti quotidiani. Influiscono negativamente sulla valutazione della qualità del percorso ciclabile gli acciottolati, i rivestimenti danneggiati da buche di piccole dimensioni o rialzamenti dovuti a radici, crepe trasversali e longitudinali che danno origine ad un elevato rischio di cadute.

Dove possibile, i percorsi ciclabili devono essere situati su strade con poco traffico motorizzato e limiti di velocità poco elevati, oppure su strade con un'adeguata infrastruttura per il traffico ciclistico.

Per punti pericolosi di un percorso ciclabile, si intendono quei luoghi dove si sono già verificati incidenti oppure dove il rischio d'incidente è oggettivamente e soggettivamente più elevato.

Punti pericolosi nel traffico lento sono considerati: strade in cui la velocità massima indicata nella segnaletica viene superata di frequente e in modo marcato; ampiezza della carreggiata inadeguata per il traffico misto nell'abitato (senza corsia ciclabile) che potrebbe causare manovre di sorpasso pericolose, corsie uniche davanti a impianti semaforici dove solitamente si formano code.



In questo caso, la carreggiata della strada di m.6,70 di larghezza, è stata ridotta a m.4,70 realizzando due bande ciclabili monodirezionali da un metro ciascuna, e la conseguente eliminazione della striscia di mezzzeria.

Foto dalla rete.



Risoluzione dei punti di conflitto: esempio di intersezione tra strada principale e trafficata ed un percorso ciclabile separato, con attraversamento pedonale protetto.

Foto dalla rete.

I punti pericolosi relativi ai percorsi ciclabili in prossimità delle intersezioni vengono considerati i cambiamenti di direzione come, ad esempio, la svolta a sinistra pericolosa su una strada principale molto trafficata, la visibilità insufficiente, ad esempio presso uscite o curve. Altri punti pericolosi possono essere eventuali ostacoli inattesi, elementi presenti sulla superficie stradale difficilmente visibili, binari. Nel limite del possibile i percorsi ciclabili dovrebbero evitare luoghi che potrebbero incutere paura agli utenti, ad esempio, paura di subire aggressioni, molestie, come il fiancheggiare edifici abbandonati. Mentre, al contrario, influiscono positivamente sulla valutazione il controllo sociale come la presenza di altre persone, l'illuminazione e la prevedibilità.

Tutte le destinazioni importanti sono raggiungibili e nei percorsi per la mobilità quotidiana vanno considerate destinazioni importanti le località vicine e limitrofe a zone residenziali, a scuole, a impianti sportivi e per il tempo libero, a luoghi di lavoro, a centri commerciali, a stazioni ferroviarie, e ad ospedali. Altre agevolazioni per le biciclette sono quelle di percorrere alcune strade (in zona 30) contromano, di avere spesso una corsia riservata per le svolte a sinistra e una propria fase semaforica, di avere la linea di arresto ai semafori avanzata rispetto a quella per i veicoli a motore, di poter percorrere la maggior parte delle corsie riservate agli autobus e di avere abbondanti aree di sosta coperte e ben attrezzate. Si auspica una maggiore considerazione e un maggior sviluppo di percorsi ciclabili e realizzati con ponderazione: ciò comporterà meno inquinamento e maggiore qualità della vita di tutte le persone. Sono indispensabili sforzi culturali nell'affrontare la tematica, ma anche coerenza laddove le norme sono idonee, devono esserci e venire applicati gli strumenti per il controllo e la repressione degli illeciti, al fine di migliorare la tutela di tutti gli utenti della strada ed abbassare drasticamente gli incidenti stradali.

Manuela Bellelli
11 dicembre 2009