



FEBBRAIO 2021

DARE STRADA ALLE BICICLETTE

I nuovi provvedimenti del Codice della Strada
per favorire la sicurezza ciclabile

WWW.FIABITALIA.IT



ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Il Centro Studi FIAB è composto da professionisti che, per esperienza o attività lavorativa, sono depositari del “sapere tecnico di FIAB” sulla mobilità ciclistica e contribuiscono alla stesura di progetti, pubblicazioni o documenti tecnici. Il Centro Studi FIAB è composto da:

- ing. Enrico Chiarini, Consigliere Nazionale e Resp. Centro Studi
- ing. Giovanni Cardinali, Coord. Comitato Tecnico Scientifico Bicitalia
- arch. Raffaele Di Marcello, ComuniCiclabili
- ing. Edoardo Galatola, Responsabile sicurezza stradale FIAB
- Massimo Gaspardo Moro, Resp. Treno + bici e Consigliere Nazionale
- arch. Valerio Montieri, Consigliere Nazionale
- ing. Marco Passigato, già Consigliere Nazionale e Coord. didattico del Corso Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica, Università di Verona

Crediti

Pubblicazione a cura dell'ing. Marco Passigato di FIAB Verona.

Immagini a cura di Genny Gallinelli (FIAB Umbria),
Amalia Bevilacqua (FIAB Camerota) e Andrea Coluccia.

Si ringrazia Luca Marchisio (FIAB Cremona) per il layout grafico e Valeria Lorenzelli per il coordinamento.

Chi Siamo

FIAB è un'organizzazione ambientalista, la cui mission è la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, per una riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

FIAB è una federazione nazionale che nasce per promuovere e coordinare l'azione delle 190 associazioni locali presenti in tutto il territorio nazionale.

DARE STRADA ALLE BICICLETTE

I nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile



Corsia ciclabile
Scheda 1



Corsia ciclabile
per doppio senso ciclabile
Scheda 2



Casa avanzata
Scheda 3



Uso ciclabile di corsie preferenziali
Scheda 4



Zona scolastica
Scheda 5



Strada urbana ciclabile, E-bis
Scheda 6

Questa pubblicazione, redatta a uso delle associazioni FIAB, delle Amministrazioni pubbliche e di tutti gli utenti della strada, è organizzata in schede, allo scopo di facilitare l'applicazione dei cambiamenti al Codice della Strada. I provvedimenti favoriscono la mobilità ciclistica in un periodo dove la pandemia rende difficile l'utilizzo dei mezzi pubblici, con il rischio di un aumento del traffico automobilistico privato. I provvedimenti, in quanto parte del Codice della Strada, sono attivabili subito. ("Decreto Rilancio" 120, D.L. n. 34/2020 e il "Decreto Semplificazioni" 118, D.L. 76/2020).

Gli interventi illustrati nelle schede seguenti riguardano le corsie ciclabili, le corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, la casa avanzata, l'uso ciclabile di corsie preferenziali e sono tutti realizzabili subito, mentre la zona scolastica e la strada urbana ciclabile, E-bis sarebbero agevolati dall'approvazione di una segnaletica non ancora esistente, ma sono realizzabili con una combinazione di provvedimenti.

Con questi interventi la bicicletta ha maggiori diritti, maggiore visibilità e maggiore riconoscimento come mezzo di trasporto sostenibile e virtuoso.

Queste nuove modalità di “dare strada alle biciclette” con semplici interventi di segnaletica orizzontale e verticale devono perseguire l’obiettivo di realizzare una rete ciclabile continua e funzionale che colleghi i principali poli di interesse. È opportuno che i singoli interventi facciano riferimento a un quadro di pianificazione generale come il Bici Plan.

I provvedimenti presentati in questa pubblicazione non sono sostitutivi delle precedenti modalità di realizzazione delle piste ciclabili, ma rappresentano delle ulteriori possibilità individuate dalla norma in analogia con le soluzioni più diffuse ed efficaci attuate in gran parte d’Europa.

Le altre modalità da tempo consolidate per dare spazio alle biciclette sono:

1



2



1. Pista ciclabile in sede propria. Deve essere separata dalla carreggiata stradale per mezzo di uno spartitraffico fisicamente invalicabile largo almeno 50 cm. Può essere a unico o a doppio senso di marcia. La larghezza minima è di 1,50 m se a senso unico, 2,50 m se a doppio senso.

2. Pista ciclabile su corsia riservata. È ricavata dalla carreggiata stradale, dalla quale è separata da due strisce continue affiancate distanziate tra loro di 12 cm, una bianca di 12 cm di larghezza e una gialla di 30 cm, posizionata sul lato della pista ciclabile. La pista è tracciata sulla destra del senso di marcia veicolare e può essere soltanto nello stesso senso di marcia. La larghezza minima è di 1,50 m, comprese le strisce di separazione.

(1) art.122 c.9 lettera “b” Regolamento Codice della Strada; art.6 c.2 lettera “a” DM 557/1999

(2) art.122 c.9 lettera “b” Regolamento Codice della Strada; art.6 c.2 lettera “b” DM 557/1999

Scheda 1 – Corsia ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-bis, Codice della Strada

Cos'è

È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca continua o discontinua destinata alla circolazione delle biciclette.

A cosa serve

Si tratta di una soluzione più flessibile che favorisce una maggiore diffusione dei percorsi ciclabili lungo le strade del tessuto urbano.

In che cosa si differenzia dalla “Pista ciclabile in corsia riservata” già esistente nel Codice della Strada, caratterizzata da righe bianca e gialla continue affiancate?

La Pista ciclabile con riga bianca e gialla richiede una larghezza di almeno metri 1,50 e rappresenta una fascia non valicabile. Spesso non è possibile realizzarla in modo continuo su tratti significativi, pertanto è utilizzata poco. Questa nuova corsia ciclabile è più flessibile e presenta minori vincoli: non è richiesto il rispetto di una larghezza minima costante, nelle strettoie può essere valicata dalle auto, può essere attraversata dalle auto per accedere alla sosta e pertanto può essere realizzata su tantissime strade. Gli autoveicoli in transito quando sono costretti a occupare corsie ciclabili hanno sempre l'obbligo di dare la precedenza alle biciclette.

Dove può essere realizzata

La norma non pone limiti, può essere realizzata su tutte le strade urbane ed extraurbane a eccezione di autostrade e strade extraurbane principali. Può essere opportuno accompagnare questo intervento con provvedimenti di riduzione della velocità per dare maggior sicurezza alle corsie ciclabili, soprattutto dove la corsia ciclabile è delimitata da linea discontinua e pertanto può essere invasa dagli altri veicoli. Se realizzata lungo una fascia di parcheggi è importante lasciare una fascia libera fra ciclabile e parcheggio, per la sicurezza del ciclista (apertura delle portiere, accesso alle auto parcheggiate). Nelle strade particolarmente strette va valutato se disegnare la corsia lasciando uno spazio molto stretto per le auto oppure se disegnare solo il simbolo della bicicletta per dare continuità al percorso.

Vantaggi

Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni e ridimensiona lo spazio dedicato alle auto.



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura”, da pag. 13

Scheda 2 – Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-ter, Codice della Strada

Cos'è

È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca discontinua destinata alla circolazione delle biciclette per farle circolare in doppio senso anche nelle strade a senso unico per tutti gli altri veicoli.

A cosa serve

Favorisce la diffusione dei percorsi ciclabili anche nelle strade a senso unico di marcia per le auto. I sensi unici non costituiscono più barriere per le biciclette, con percorsi ciclabili più corti e diretti.

Prima di questo provvedimento le biciclette potevano utilizzare a doppio senso le strade a senso unico?

Generalmente no, esistevano alcune possibilità di istituire il doppio senso ciclabile, ma c'erano limitazioni riguardanti la larghezza della strada, la posizione delle auto in sosta e il tipo di mezzi circolanti, ad esempio erano esclusi i mezzi pesanti; ora queste limitazioni sono state superate.

Dove può essere realizzata

Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, pertanto su tantissime strade, anche in quelle molto strette dei centri storici. Gli altri veicoli devono sempre dare la precedenza alle biciclette.

Vantaggi

Con le nuove corsie ciclabili per doppio senso ciclabile si accorciano le distanze ed i tempi di percorrenza in bici dandone chiara evidenza anche agli automobilisti. La rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni, ma ridimensionando lo spazio dedicato alle automobili.



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura, da pag. 33

Scheda 3 – Casa avanzata

Articolo 182 comma 9-ter, Codice della Strada

Cos'è

È uno spazio dedicato alle biciclette posizionato davanti alla linea di arresto degli altri veicoli nelle intersezioni semaforizzate.

A cosa serve

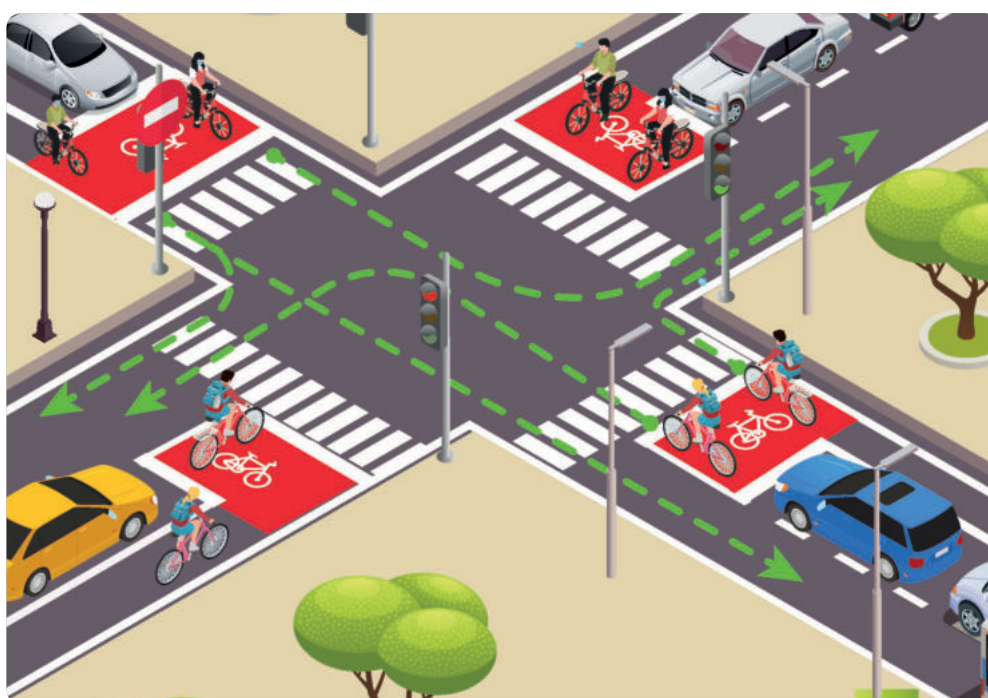
A consentire alle biciclette di partire con il verde davanti agli altri veicoli e attraversare l'incrocio in condizioni di maggior visibilità e sicurezza soprattutto se svoltano a sinistra. Aiuta a risolvere i problemi di visibilità (angolo cieco dell'autista) quando gli automobilisti, in svolta a destra, non vedono i ciclisti che proseguono dritto.

Dove può essere realizzata

In tutte le intersezioni semaforizzate. Il colore rosso a terra non è obbligatorio, ha però la funzione di aumentare la visibilità dello spazio dedicato alle bici.

Vantaggi

Aumenta la sicurezza nella condivisione degli spazi tra auto e biciclette all'interno degli attraversamenti semaforizzati.



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura, da pag. 24

Scheda 4 – Uso ciclabile di corsie preferenziali

Articolo 7 comma 1 lettera i-ter, Codice della Strada

Cos'è

È la possibilità per le biciclette di utilizzare le strade e corsie preferenziali per i mezzi del trasporto pubblico (autobus ecc) delimitate da linea continua bianca e gialla.

A cosa serve

Favorisce la mobilità ciclistica diffusa utilizzando anche le corsie del trasporto pubblico e di fatto dando strada a chi sceglie di utilizzare la bici.

Dove può essere realizzata

Su tutte le corsie preferenziali purché la larghezza della corsia non sia inferiore a metri 4,30 e non ci siano i binari tramviari.

Vantaggi

La rete ciclabile si estende a nuovi percorsi che prima in genere erano vietati.



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura, da pag. 27

Scheda 5 – Zona scolastica

Articolo 3 comma 1 numero 58-bis, Codice della Strada

Cos'è

È una zona urbana in prossimità delle scuole in cui è garantita una particolare protezione dei ciclisti e dei pedoni, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco.

A cosa serve

Favorisce la mobilità pedonale e ciclistica diffusa nelle strade vicino alle scuole, garantendo maggior sicurezza a ragazze e ragazzi.

In che cosa si differenzia dalla “zona 30” o dalla “strada residenziale”?

Mentre in genere la “zona 30” e la “strada residenziale” sono a carattere permanente, la “zona scolastica” potrebbe avere regolamentazione differenti nelle ore della giornata e nei giorni dell'anno.

Dove può essere realizzata

Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, pertanto su tantissime strade, e a protezione di tutti i livelli di scuola, dall'asilo nido all'Università.

Vantaggi

Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende facilmente a tutta la città e per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, semplicemente sulle strade scolastiche le auto danno la precedenza alle biciclette e ai pedoni. Le strade scolastiche favoriscono anche la mobilità pedonale fuori dai marciapiedi quando inadeguati, inesistenti o semplicemente per migliorare la pedonalità “di gruppo” da e verso le scuole.

Proposta per l'attuazione immediata

In attesa che il Ministero indichi la segnaletica prescrittiva si potrebbero già attuare istituendo il limite dei 30 km/h o inferiore, con l'aggiunta di segnale di pericolo generico che riporti le parole “zona scolastica”. Oppure utilizzare la segnaletica di zona residenziale con pannello integrativo che precisi le modalità della gestione del traffico nella “zona scolastica”. Altra possibilità è istituire il divieto di accesso nelle fasce orarie di ingresso e uscita degli studenti (con esclusione delle biciclette).



Scheda 6 - Strada urbana ciclabile, E-bis

Articolo 2 comma 3 Codice della Strada

Cos'è

Il Codice della Strada classifica di categoria E le strade urbane di quartiere che, assieme alle strade locali, sono la maggioranza delle strade, quelle spesso con traffico più denso e pericolose all'interno dei quartieri. La Strada E-bis è una strada urbana con limite di velocità di 30 km/h o inferiore, delimitata da appositi segnali di inizio e di fine, dove i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi.

A cosa serve

Favorisce la mobilità ciclistica diffusa negli ambiti urbani.

In che cosa si differenzia da una normale zona 30?

Che le auto devono dare sempre la precedenza alle biciclette e le biciclette possono viaggiare anche appaiate.

Vantaggi

Per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, le biciclette hanno sempre la precedenza e le auto quando le superano devono prestare particolare attenzione e moderare la velocità.

Proposta per l'attuazione immediata

In mancanza degli appositi segnali di inizio e di fine oggi non si potrebbe realizzare. In attesa che il Ministero approvi la segnaletica necessaria e prescrittiva si potrebbe anticiparne l'attuazione istituendo su quella strada il limite di velocità di 30 km/h o inferiore, aggiungere il segnale di pericolo generico che riporti le parole "presenza di biciclette" oppure "dare la precedenza alle biciclette", oppure "strada ciclabile".



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura, da pag. 30



Bibliografia

Le presenti schede divulgative sono state pensate come strumento rigoroso ma al tempo stesso agile per comprendere e applicare le importanti innovazioni normative.

Per ulteriori approfondimenti, vista la particolare complessità della materia, si può consultare:

“Progettare ciclabilità sicura – Guida alla applicazione del DL 76/2020” scaricabile dal sito http://www.fiab.info/download/2020_12_CSFIAB_GuidaProgettareciclabilitasicura.pdf

Il documento analizza in modo accurato il tema delle corsie ciclabili nelle strade urbane ed extraurbane, da pagina 13, della casa avanzata, da pagina 24, le strade a prevalente uso pedonale e ciclabile (F-bis) da pagina 29, le strade ciclabili E-bis da pagina 30, il doppio senso ciclabile da pagina 33 e la circolazione delle biciclette su strade e corsie riservate al TPL, da pagina 38.

Per chi voglia approfondire le informazioni generali sulla mobilità ciclistica ricordiamo i seguenti documenti FIAB:

- le 4 schede: http://www.fiab-onlus.it/schede_div_1.htm
- gli 8 quaderni Gallimbeni: <http://www.fiab-areatecnica.it/component/content/article/32-area-tecnica/350-quaderni-gallimbeni.html>
- l'abaco per la ciclabilità, moderazione del traffico e pedonalità della città di Venezia: <http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/manuali-e-studi/manualistica-enti-pubblici/233-abaco-2007-della-ciclabilita-moderazione-del-traffico-e-pedonalita-98919677.html>
- il vademecum per la mobilità ciclistica edito dalla Regione Puglia: <http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/component/k2/itemlist/category/32>

Rivoluzione Bici!

Con FIAB per cambiare strada
Diventa socio nel 2021!



Via Borsieri 4/E - 20159 Milano



WWW.FIABITALIA.IT