



Quaderni del
Centro Studi FIAB
Riccardo
Gallimbeni

2



Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
in bici per l'ambiente



Enrico
Chiarini

Il Codice
della Strada
e la bicicletta





Che cos'è la FIAB

La FIAB è un'organizzazione ambientalista che **riunisce più di cento associazioni locali**, sparse in tutta Italia. Dal 1998 ha assunto la forma di Onlus.

La FIAB promuove la **diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico silenzioso, salutare, rispettoso dell'ambiente e della città**. La FIAB progetta interventi in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

La FIAB aderisce a European Cyclists' Federation ed è **riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale** e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

La FIAB fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica e del Tavolo di confronto con le associazioni istituito presso Trenitalia.

Le attività della FIAB

- Manifestazioni di ciclisti, **attività di lobbying** nei confronti delle pubbliche amministrazioni, proposte e progetti per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura della bicicletta e per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto e altro).
- **Cicloescursioni** (gite di una giornata, week-end in bici, viaggi cicloturistici, raduni).
- Pubblicazione di **percorsi** per il cicloescursionismo e il cicloturismo.
- Proposte per la realizzazione di cicloitinerari: **Bicitalia®** è una rete di itinerari ciclabili, lunga oltre 15 000 chilometri, formata da una serie di lunghi percorsi costituenti una ragnatela che copre l'intera penisola. Tra questi la **Ciclopista del Sole** collegherà tutto lo stivale, dal Brennero alla Sicilia.
- Esperienze di **attività didattiche** nelle scuole sull'uso della bicicletta, i percorsi casa-scuola, la sicurezza stradale ecc.
- Redazione del **periodico Amici della Bicicletta** con notizie su progetti in cantiere, iniziative, eventi e incontri organizzati da FIAB.
- Pubblicazione carte ciclistiche, guide cicloturistiche, **pubblicazioni** non periodiche; organizzazione di **attività culturali** (convegni e dibattiti, seminari e viaggi di studio).
- Collaborazione con Ministeri, Regioni ed Enti locali per lo svolgimento di **ricerche, studi di fattibilità, progetti** in materia di ciclabilità.
- Aggiornamento del **sito**, www.fiab-onlus.it, collegato ai siti delle associazioni aderenti, che rende immediatamente disponibili agli utenti moltissime informazioni sui temi della mobilità sostenibile e sulla promozione della ciclabilità.
- Istituzione del **servizio Albergabici®**, con lo scopo di mettere in rete informazioni, altrimenti difficilmente reperibili, sulle strutture ricettive "amiche della bicicletta". Al momento sono 1500 le strutture registrate in tutte le regioni italiane. Indirizzo: www.albergabici.it

In ricordo di Riccardo Gallimbeni



Dopo un po' di tempo dalla sua scomparsa dedichiamo a Riccardo Gallimbeni la serie di "Quaderni tecnici" per lo sviluppo della ciclabilità in tutte le sue forme. È doveroso farlo in memoria di Riccardo che al tema aveva dedicato il suo tempo e la sua intelligenza, ma è anche necessario poiché altrimenti non ci sarebbe a disposizione di tecnici, progettisti, ma anche ambientalisti e ciclisti militanti, la serie di informazioni che vogliamo dare con questi Quaderni.

Claudio Pedroni

Maggio 2008



Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
in bici per l'ambiente

2

Enrico Chiarini

Il Codice della Strada e la bicicletta



Premessa

4

Perché una proposta di modifica del CDS?

4

Si illustrano i motivi che inducono a richiedere una modifica del Codice della Strada.

Il ruolo della bicicletta

4

Si spiega come attraverso una maggiore attenzione alla bicicletta si può migliorare il sistema generale della mobilità.

Pianificazione

7

Si richiamano alcuni riferimenti normativi relativi all'attività di pianificazione degli interventi.

Principi generali

7

Si definiscono i cardini su cui poggiano le varie richieste di adeguamento normativo.

Le situazioni più critiche

9

Si presentano alcune situazioni difficili che spesso i ciclisti incontrano lungo le strade e se ne prospettano le possibili soluzioni.

Sommario delle proposte

29

Raccolta ordinata di tutte le proposte di modifica, comprese quelle illustrate nel capitolo precedente.

Tesi finali

40

Allegati

41

Premessa

In questo documento non ci sono le risposte a tutte le questioni aperte sul tema normativo della mobilità ciclistica. Si è cercato di elaborare delle soluzioni a esigenze particolarmente sentite dai ciclisti che, insieme ai pedoni, soffrono di spazi non adeguatamente pianificati, progettati e realizzati. In tale situazione di disagio la normativa deve presentarsi come valido supporto, affinché tecnici e amministratori siano in grado di scegliere, con sufficiente chiarezza interpretativa, le modalità ritenute più idonee per risolvere le problematiche di viabilità.

Perché una proposta di modifica del CDS?

Sul tema della mobilità sostenibile in Italia esiste una differenza culturale sensibile rispetto a molte nazioni europee che, fin dagli anni '70, hanno sperimentato con successo nuovi approcci metodologici.

Purtroppo l'Italia non può permettersi il lusso di attendere 30 anni per ottenere significativi miglioramenti che le consentano di raggiungere gli standard europei.

Dobbiamo convincerci che non basta un sondaggio sui chilometri di piste ciclabili (ovviamente contando solo quelle ben realizzate) per pensare di avere risposto a tutte le attese dei ciclisti.

In primo luogo, noi ciclisti attendiamo di essere riconosciuti come veri utenti della strada e non semplici bontemponi. A tale status, ovviamente, corrispondono dei doveri che bisogna consapevolmente assumere per acquisire rispetto da tutti coloro che si muovono nelle strade cittadine.

L'approccio al tema non può prescindere dai dettami normativi che ci guidano, ma al contempo imbrigliano.

Il Codice della Strada (CDS) e le leggi correlate, sono strumenti attraverso i quali politici, dirigenti tecnici e professionisti devono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientale.

Quando l'interpretazione della normativa non è pienamente condivisa si possono presentare situazioni piuttosto variegata e anche contraddittorie: ci sono casi di amministrazioni "rigide" che, molto preoccupate delle eventuali responsabilità, non muovono un dito se non sostenuti alla lettera da articoli di legge; amministrazioni "futuristiche", che inventano soluzioni senza capo né coda e talvolta peggiorano la situazione preesistente; amministrazioni "intraprendenti", che provano a risolvere i problemi della circolazione con riferimento alle norme e applicano con intelligenza anche delle soluzioni, ampiamente collaudate all'estero, sebbene non espressamente normate in Italia.

Il ruolo della bicicletta

Pur essendo la bicicletta un veicolo con diritti e doveri al pari degli altri veicoli, non vi è dubbio che il ciclista (assieme ad altri) debba essere considerato un utente debole. Il ciclista però non è pericoloso per se stesso, significando con questo che in genere il ciclista si fa male solo quando è investito.

Il ciclista è un utente nobile, sia perché realizza in assoluto la migliore performance in termini di impatto ambientale/km percorsi, sia perché egli stesso è un elemento di moderazione del traffico. Anche se in questa veste molti lo vedono in realtà come un intralcio al traffico.

Il ciclista è pertanto creditore di sicurezza e per ottenerla l'unica risposta non può essere la separazione tra questo utente debole e l'utente motorizzato.



Anzi, questo approccio potrebbe avere delle controindicazioni:

1. l'utenza debole viene automaticamente promossa a intralcio del traffico;
2. si consolida la pernicioso tendenza culturale a considerare la strada dominio dell'utenza motorizzata;
3. non è tecnicamente ed economicamente proponibile una viabilità per l'utenza debole totalmente indipendente dalla viabilità normale;
4. tecnicamente il comportamento dinamico del ciclista è totalmente diverso da quello del pedone per il quale, per esempio, concetti come traiettoria, modalità e tempi di arresto sono privi di significato;
5. gli standard tecnici per la costruzione delle piste ciclabili sono lontani dalla perfezione e alcuni punti e momenti critici come l'entrata e l'uscita dalla pista ciclabile e gli attraversamenti a raso si rivelano punti di grande conflittualità con i veicoli a motore.

Come prima conseguenza di quanto segnalato al precedente punto 5 sembrerebbe necessario andare a un superamento dell'obbligo di utilizzo (Art. 182, comma 9 CDS) delle piste ciclabili soprattutto quando non vi siano garanzie di sicurezza all'imbocco delle stesse. Per esempio quando la pista ciclabile è collocata sul lato opposto a quello in cui ci si trova a pedalare, il ciclista deve sempre e comunque essere obbligato a prenderla? Anche se poi si deve riattraversare la strada di nuovo alla fine della pista ciclabile?

L'approccio della separazione può peraltro risultare proponibile nelle seguenti situazioni o per i seguenti motivi:

1. la pista ciclabile può convincere il potenziale ciclista che troppo teme la promiscuità del traffico a optare finalmente per il pedale; ovvero, la pista ciclabile come levatrice di nuovi ciclisti;
2. la pista ciclabile è tecnicamente consigliabile quando sia complanare a strade di alto rango;
3. a volte risorse territoriali esistenti si offrono per essere trasformate in piste ciclabili senza spese elevate;
4. la pista ciclabile può realizzare un restringimento della carreggiata per le auto e quindi costituire essa stessa un provvedimento di moderazione del traffico.

L'approccio **integrato** alla sicurezza è pertanto preferibile. Così, come nei luoghi di lavoro, la sicurezza si ottiene dall'insieme della protezione personale (es. il casco) associata a provvedimenti di prevenzione primaria (protezione della macchina), sulla strada, la difesa personale

del ciclista (il casco, la pista ciclabile), deve essere associata ai provvedimenti di prevenzione primaria: la drastica riduzione della velocità degli autoveicoli.

Tutto questo senza perdere di vista l'obiettivo principale, vale a dire la creazione di condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada. In altre parole, così come i lavoratori che operano in ambienti salubri e sicuri non hanno bisogno di mascherine e caschetto, allo stesso modo il ciclista che si muove in "zone 30" non ha bisogno della pista ciclabile o del casco. Lo stesso lavoratore potrebbe avere bisogno della mascherina per brevi operazioni o per gestire emergenze, come il ciclista ha bisogno dalla pista ciclabile sui viali di circonvallazione.

Al ciclista deve essere garantita la **continuità territoriale** in ambito urbano e periurbano, per cui i quattro punti cardinali della città devono essere raggiungibili in bici in sicurezza. Questo non significa che ci debba essere una rete ciclopedonale a maglia stretta ma piuttosto che:

- a. non vi siano barriere insormontabili (tangenziali, ferrovie, corsi d'acqua o comunque edificazioni) sulla via più breve tra parti significative della città; queste vie brevi siano preservate e non cancellate a seguito di nuovi interventi infrastrutturali;
- b. vi deve essere una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili che possa dare continuità a percorsi lenti;
- c. vi devono essere "vie di fuga" dalla città con profonda e sicura penetrazione verso la campagna, nella quale va rivalutata e tutelata la rete stradale secondaria esistente.

Occorre un'inversione dei criteri di progettazione delle strade urbane:

- Stringere le carreggiate invece di allargarle.
- Marciapiedi e piste ciclabili piane e non a montagne russe.
- Ai semafori o incroci le bici dovrebbero passare per prime rispetto alle auto.
- Riduzione della velocità.
- Progettazione e realizzazione delle rotatorie avendo ben in mente che tra i veicoli vi sono anche le bici.

Occorre realizzare la progressiva estensione del territorio per i ciclisti; il territorio per il ciclista non può essere limitato alle piste ciclabili, ma deve essere compreso in una sorta di "umanizzazione" della strada. L'estensione anche alle strade non urbane del concetto delle "zone 30" per esempio potrebbe essere una soluzione per aumentare la sicurezza per il ciclista attraverso una significativa riduzione del gradiente di velocità degli autoveicoli.

In altre parole, una significativa estensione della strada per le bici, indispensabile per contribuire a migliorare traffico e ambiente, la si ottiene anche adottando la sistematica applicazione dei provvedimenti che rientrano nel concetto di **moderazione del traffico**.



Pianificazione

Prima di entrare nel dettaglio delle proposte di modifica normativa, si ritiene necessario ribadire che la progettazione ed esecuzione di un intervento stradale dovrebbe essere sempre il punto di arrivo di una buona fase preliminare di pianificazione e programmazione degli interventi.

Ecco alcuni degli strumenti di pianificazione indicati dalla normativa:

Art. 36 Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana CDS

4. I **piani del traffico** sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. (...)

Art. 77 Norme generali sui segnali verticali REG

2. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico **progetto** riferito a un'intera area o a singoli itinerari, redatto, se del caso, di concerto con gli enti proprietari delle strade limitrofe cointeressati, ai fini della costituzione di un sistema **segnalatico** armonico integrato ed efficace, a garanzia della sicurezza e della fluidità della circolazione pedonale e veicolare.

Art. 3. Strumenti di pianificazione DM557

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità e i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un **piano della rete degli itinerari ciclabili** (...)

Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), (...), il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT (...).

Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere a una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto; b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi ecc.).

Per garantire la continuità della rete anche in ambito extraurbano si richiama il diritto di transito delle biciclette sulle strade vicinali che, essendo di uso pubblico, non possono essere sbarrate per impedirne l'utilizzo. Si invitano gli enti competenti a far rimuovere eventuali ostacoli (sbarre) che impediscono la fruizione di tali strade ricadenti nel territorio di competenza e di provvedere affinché siano mantenute in efficienza per consentire un transito agevole.

Principi generali

Le modifiche al Codice dovranno consentire:

- una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono;
- una sua semplificazione sostanziale;
- soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale.

A tal proposito occorre partire dai principi informatori del Codice stesso. Infatti, l'art. 1, comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che:

«Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione».

Ciò significa che gli attuali costi economici e sociali (35 miliardi di euro/anno) e ambientali (95 miliardi di Euro/anno) sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo: autobus, treno; non motorizzato: bicicletta, piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informatori del Codice della Strada.

Nella revisione del Codice è necessario che siano pienamente coinvolti i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da privilegiare (o quantomeno da non penalizzare pesantemente come ora avviene), come pure i rappresentanti del trasporto pubblico.

È da prevedere pertanto un'esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile.

Il Codice deve comunque (sempre dai suoi principi fondatori) perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, che i miglioramenti non sono sufficienti per il perseguimento degli obiettivi di dimezzamento dell'incidentalità, ma soprattutto che i miglioramenti non sono uniformi.

L'incidentalità è infatti aumentata e non diminuita in ambito urbano; in questo contesto gli incidenti gravi interessano soprattutto l'utenza debole.

Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del CDS i provvedimenti di modifica devono rispondere ai seguenti requisiti:

- facilitare l'utenza debole (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico);
- integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere criterio primario di progettazione.

A questi principi si ispirano le proposte di modifica che presentiamo, ma a essi dovrebbero ispirarsi tutte le prossime modifiche e integrazioni al Codice.

Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è più sufficiente la buona volontà).

Il Codice va infine snellito, per cui ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituire base per una revisione futura.



Le situazioni più critiche

Di seguito si presentano alcune fra le situazioni più interessanti relative alla mobilità ciclistica.

- Circolazione in doppio senso di marcia per le biciclette.
- Uso facoltativo di piste ciclabili.
- Attraversamenti
 - segnali di inizio e fine pista,
 - attraversamenti rialzati,
 - arretramento attraversamenti,
 - segnaletica di attraversamento.
- Intersezioni semaforizzate
 - lanterne semaforiche,
 - corsie ciclabili di attestamento,
 - linea di arresto avanzata – Casa avanzata.
- Pavimentazioni colorate.
- Bici in corsie bus.
- Bici in aree pedonali.
- Priorità pedonale.
- Interferenza con manovra di svolta a destra.

Temi inerenti al Codice della Strada trattati in altri documenti FIAB:

- Segnaletica di indicazione.
- Rotatorie.

Note

- Per facilitare la comparazione delle proposte di modifica normativa con quella in vigore le cancellazioni sono evidenziate con il testo barrato (es. ~~testo da cancellare~~), mentre le aggiunte con il testo in rosso (es. **testo da aggiungere**).
- Il termine velocipede potrebbe anche essere sostituito dal termine bicicletta (art. 47, comma 1, let. c), CDS). Anche se, negli articoli di legge seguenti, si è provveduto a tale sostituzione, l'uso di un termine al posto dell'altro non modifica sostanzialmente il contenuto delle proposte.

Abbreviazioni

CDS	Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada".
REG	DPR 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada"
DM557	Decreto Ministero dei Lavori Pubblici, 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"

Circolazione in doppio senso di marcia per le biciclette

La mobilità ciclistica ha il suo punto di forza nella semplicità del mezzo alla portata di tutti e il suo punto debole quando, in presenza di numerosi sensi unici, si è costretti a percorrere itinerari lunghi e poco "economici".

La diffusione della bicicletta dipende dalla continuità ed estensione della rete ciclabile che consenta di transitare nel maggior numero possibile di strade e quindi raggiungere facilmente le destinazioni.

La possibilità di circolare in bici nei due sensi di marcia offre numerosi vantaggi: permette un completamento a basso costo della rete delle piste ciclabili e il mantenimento di un'elevata "permeabilità" della città alla bicicletta, aumenta la sicurezza stradale perché vengono create alternative a strade fortemente trafficate e infine, attraverso questi vantaggi, si viene a creare un "clima" più attento e favorevole alla bici.

NORMATIVA VIGENTE

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 dedicata (**Foto 01-02**).



Foto 01
Strada a senso unico
"eccetto biciclette"
senza corsia riservata
(Germania).



Foto 02
Strada a senso unico
"eccetto biciclette" con corsia
riservata (Germania).



Foto 03
Strada a senso unico
"eccetto biciclette"
senza corsia riservata
(Cazzago San Martino, Brescia).
Situazione non completamente
conforme alla normativa vigente
anche se diffusa
in molti Paesi europei.

Foto 04
Strada a senso unico
"eccetto biciclette" con corsia
riservata (Bolzano).
Situazione non completamente
conforme alla normativa vigente
anche se diffusa
in molti Paesi europei.



Anche in Italia diverse Amministrazioni locali hanno iniziato ad attuare tali soluzioni (**Foto 03-04**). Secondo lo scrivente, la normativa italiana vigente lascia alcuni dubbi sulla loro realizzazione, anche se capita spesso di vedere che la restrizione è più rivolta alle biciclette che ai veicoli in generale.

Secondo un'interpretazione piuttosto restrittiva della normativa vigente (di questo avviso è il Ministero dei Trasporti), sulle strade regolamentate a senso unico la circolazione delle biciclette in promiscuo con i veicoli in direzione opposta al senso di marcia veicolare, può essere introdotta solo realizzando una pista ciclabile in sede propria, ai sensi dell'art. 6, comma 2, lett. a) del DM557.

Art. 6. DM557

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

- in sede propria, a unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore e ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, a unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e 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.

Art. 7. DM557

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.

In particolare, confrontando le definizioni di strada, di cui all'art. 2, comma 3 del CDS e le possibili localizzazioni delle piste ciclabili, di cui all'art. 6, comma 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;
- non è ammessa la realizzazione di itinerari ciclabili in sede promiscua, sulla medesima corsia o carreggiata, in senso contrario a quello veicolare.

Art. 6. DM557

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 e 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 occorrono – 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 occorrono – devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Per ammettere biciclette in doppio senso nelle strade a “senso unico” senza segnaletica orizzontale

A meno di un chiarimento ufficiale da parte degli organi istituzionali competenti, che definisca compatibile con la normativa vigente l'uso dell'“eccetto bici” applicato ai segnali di “divieto di accesso”, per ammettere le biciclette nelle strade regolate a senso unico si dovrebbero apporre alcune modifiche al CDS, REG e DM557.

In tal modo potrebbe essere legittimo consentire il transito delle biciclette nel senso opposto a quello dei veicoli motorizzati, anche senza segnaletica di separazione (Foto 03).

Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:
12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli, **eccetto il caso delle biciclette che possono, previa ordinanza, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h.**

Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati CDS

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:
b) stabilire obblighi, divieti, **eccezioni** e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade.

Art. 135 Segnali utili per la guida REG

25. Il segnale SENSO UNICO FRONTALE (fig. II.349) è installato normalmente all'asse della carreggiata e può integrare l'indicazione del segnale di cui al comma 24. **I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia. Il segnale indica che la strada è a senso unico e che quindi i conducenti possono utilizzarne l'intera larghezza.** Viene installato a destra e a sinistra, all'inizio del senso unico, con eventuali ripetizioni a sinistra. Le dimensio-

ni sono quelle di tabella II.6. I segnali SENSO UNICO PARALLELO e SENSO UNICO FRONTALE devono essere installati dopo aver posto in opera il segnale di SENSO VIETATO dal lato interdetto all'entrata.



Possibile segnaletica da apporre alle estremità di una strada a senso unico “eccetto bici” in caso di adeguamento normativo.

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Per legittimare anche il tracciamento della segnaletica di corsia ciclabile (Foto 04):

Art. 6 Definizioni, tipologia e localizzazione DM557

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

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

SOLUZIONE SUBITO APPLICABILE

Per ovviare alla situazione poco chiara in merito alla circolazione delle biciclette in direzione opposta a quella veicolare nelle strade a senso unico, si può adottare una soluzione compatibile con la normativa vigente: regolamentare la strada a doppio senso di marcia e vietare un senso ad alcune categorie di veicoli (Foto 05).

Trattandosi di strada a doppio senso di marcia le bici possono stare in strada senza alcuna separazione o segnaletica dedicata.

Dato che le strade esistenti nei centri urbani hanno dimensioni piuttosto contenute, non è facile riorganizzarle per ottenere le dimensioni previste dalle norme.

Tuttavia le stesse norme ci offrono l'opportunità di gestire strade esistenti non conformi ai requisiti minimi (es. larghezza strade locali doppio senso di marcia: 5,50 m).



Foto 05
La strada è a doppio senso di marcia ma con questo ingresso vietato agli autoveicoli (Botticino, Brescia).

In particolare, l'art. 2 del DM 5 novembre 2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade") dice che le norme sulle caratteristiche geometriche delle strade «si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali, salva la deroga di cui al comma 2 dell'art. 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche e integrazioni, e sono di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa».

Inoltre la norma ci dice chiaramente che non è obbligatorio per alcune strade disegnare le strisce longitudinali.

Art. 138. REG

1. Le strisce longitudinali servono per separare i sensi di marcia o le corsie di marcia, per delimitare la carreggiata ovvero per incanalare i veicoli verso determinate direzioni (...).

6. Il tracciamento delle strisce longitudinali è obbligatorio su tutti i tipi di strade, a eccezione delle strade non dotate di pavimentazione idonea alla posa delle strisce, mentre è facoltativo su quelle locali.

Pertanto è possibile su molte strade urbane regolamentare la circolazione in doppio senso di marcia, di cui uno permesso a tutti e quello opposto vietato alle categorie di veicoli più ingombranti (fra cui le automobili).

Si tratta di un'opportunità applicabile per le strade esistenti, da utilizzare preferibilmente in quelle con limite di velocità non superiore a 30 km/h, in modo da contenere il differenziale di velocità fra i ciclisti e i mezzi circolanti in senso opposto. In particolare tale situazione si verifica in aree urbane sottoposte a condizioni di particolare tutela dell'utenza debole: le "zone 30" e le "zone residenziali".

Uso facoltativo di piste ciclabili

La norma vigente impone alle biciclette di "transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento" (art. 182 CDS).

L'obbligo imposto dalla normativa vigente sull'uso delle piste ciclabili comporta, di fatto, alcune difficoltà:

- esistono numerosi casi di piste ciclabili, non correttamente eseguite o mantenute, che di fatto vengono evitate dai ciclisti che temono per la propria incolumità;
- esistono alcune strade in cui, pur essendo presente un percorso ciclabile, può essere comodo (più veloce) il transito ciclabile nella corsia veicolare senza che questo arrechi particolare disturbo agli altri utenti della strada.

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Per quanto riguarda le piste non idonee alla circolazione sicura e comoda da parte dei ciclisti si propone la seguente modifica che impegna l'ente proprietario a catalogare e certificare ogni pista di competenza.

Art. 182 Circolazione dei velocipedi delle biciclette CDS

9. I velocipedi Le biciclette devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, solo se in perfette condizioni e non ostruite od ostacolate, salvo il divieto per particolari categorie di essi esse, con le modalità stabilite nel regolamento.

9bis. Entro 6 mesi gli enti proprietari delle strade devono verificare l'idoneità delle piste e percorsi ciclabili di propria competenza ed emettere apposito certificato di collaudo, da far redigere a un tecnico abilitato, previa verifica del percorso da eseguire in bicicletta e di cui si deve fare espressa menzione nel certificato. Le piste non collaudate entro il termine fissato dovranno essere dismesse fino a emanazione di specifico collaudo. L'ente proprietario dovrà inoltre redigere e tenere costantemente aggiornato un "elenco delle piste ciclabili" certificate, ai sensi del presente comma.

Per le situazioni in cui l'uso di un percorso ciclabile potrebbe essere reso facoltativo si propongono nuovi segnali stradali (simili a quelli previsti dalla normativa francese, es. Foto 06).



Foto 06
Percorso ciclabile a uso facoltativo (Francia).

Art. 135 Segnali utili per la guida REG

8bis. Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313b) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313c).

8tris. Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313d)

indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313e).



fig. II.313b



fig. II.313c



fig. II.313d



fig. II.313e

8quater. Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313f) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all'inizio



fig. II.313f



fig. II.313g

del percorso ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313g).

UNA SOLUZIONE SUBITO APPLICABILE

Nel caso si riscontrasse, in casi particolari, la necessità di consentire ai ciclisti il transito facoltativo su percorsi pedonali, si può ricorrere alla segnalazione di percorso pedonale con "eccetto bici" (Foto 07). In tal caso le biciclette possono a scelta del ciclista, rimanere in carreggiata o sfruttare il percorso pedonale, con le opportune cautele: velocità ridotta e in caso di affollamento bicicletta condotta a mano.

Difatti la norma recita:

«i ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza» – art. 182, comma 4 Circolazione dei velocipedi CDS;
«nel caso in cui la circolazione ciclistica sia consentita in promiscuo con i pedoni, i ciclisti debbono procedere a una velocità tale da evitare situazioni di pericolo (velocità generalmente non superiore a 10 km/h)» – Parte II 3.7 Circolare PCM 31 marzo 1993 n. 432.



Foto 07
Percorso pedonale con "eccetto bici" (Lodi).

Attraversamenti

Diverse questioni interessano l'aspetto degli attraversamenti stradali.

Segnali di inizio e fine pista

I segnali di inizio e fine pista, di cui all'art. 122, comma 9, lett. b) e comma 10 del REG (fig. II.90 e II.91) vanno ripetuti a ogni interruzione, tranne nel caso che la continuità della pista sia assicurata dal relativo "attraversamento ciclabile" della carreggiata nelle aree di intersezione, ai sensi dell'art. 146, comma 1 REG; esso va realizzato con le modalità di cui ai successivi commi 2 e 3, come indicato nella fig. II.437.



Foto 08
Errata apposizione di segnale di fine pista in corrispondenza di un attraversamento ciclabile (Milano).

Art. 146. REG

Attraversamenti ciclabili.

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.

Purtroppo esistono numerosi casi di uso scorretto di tale segnaletica che, oltre a un maggiore impegno di spesa, genera disagio nei ciclisti in transito (Foto 08).

Forse potrebbe essere utile porre alcune correzioni all'art. 122 del CDS in modo da evitare perplessità interpretative.

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 122 Segnali di obbligo generico REG

9. I segnali di CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:

b) il segnale PISTA CICLABILE (fig. II.90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi delle biciclette. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità;**

c) il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE (fig. II.92/a) e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi delle biciclette e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità.**

Attraversamenti rialzati

Gli attraversamenti rialzati sono stati ipotizzati come sistema di moderazione del traffico nel 1996 (Tesi di laurea Ing. Enrico Chiarini) e come tali sottoposti dallo scrivente al parere del Ministero competente nel 1998 (All. 1, vedi pag 41-43). Infine sono stati inseriti nelle "Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana" redatte dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale:

«Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati *speed tables*

Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso



Foto 09
Attraversamento pedonale
rialzato (Botticino, Brescia).

Foto 10
Attraversamento ciclopedonale
rialzato con rampe colorate
(Parma).



contrario vengono classificati come dossi (A1.1.2 – Interventi afferenti alla classe di intervento “Ingegneria delle infrastrutture”). »

Tali rialzamenti si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l’Ente proprietario della strada può e deve valutare (**Foto 09**).

La normativa vigente dice nulla a riguardo dell’eventuale colorazione degli scivoli di raccordo che pertanto possono essere non colorati oppure colorati (per esempio con strisce gialle larghe 50 cm alternate a quelle bianche dell’attraversamento) (**Foto 10**).

Quindi è possibile realizzare tale tipo di intervento e la decisione è di competenza dell’ente proprietario della strada. L’esperienza e il buon senso dimostrano che tale soluzione stradale è giustificata soprattutto nelle zone urbane a velocità moderata e poco si addice sulle strade di penetrazione o di transito.

Si propongono delle possibili integrazioni dell’art. 179 del REG.

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 179 Rallentatori di velocità REG

1. Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali a effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione, **purché non dannosi alle biciclette.**

4bis. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono realizzare sopraelevazioni di porzioni di strada, con le caratteristiche descritte dal successivo comma 10.

10. Su tutte le strade, con sola eccezione dei tipi A e B dell’art. 2, comma 2 del CDS, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare come sistemi di rallentamento della velocità delle modifiche al profilo longitudinale della strada, da realizzare in conglomerato bituminoso, conglomerato cementizio o materiale lapideo. Su tali sistemi si possono disegnare attraversamenti pedonali e/o ciclabili. Le rampe di collegamento possono essere evidenziate mediante zerbature gialle, parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale a 50 cm sia per i segni che per gli intervalli.

Arretramento attraversamenti

Ogni volta che si applica il segnale “fermarsi e dare precedenza” su strade intersecanti con piste ciclabili gli attraversamenti dovrebbero essere disegnati a monte della linea di arresto a una distanza minima di 5 metri (riferimento Art.145 del REG, relativo agli attraversamenti pedonali, ma per logicità esteso anche a quelli ciclabili se compresenti) con evidente interruzione della fluidità del percorso. Si rammenta che a norma dell’art. 107, comma 2 REG il segnale “fermarsi e dare precedenza” deve essere utilizzato nelle intersezioni ove non sia stato possibile garantire le condizioni di sufficiente visibilità.

Art. 107. REG

Segnale fermarsi e dare precedenza.

2. Il segnale deve essere utilizzato nelle intersezioni ove non sia stato possibile garantire le condizioni di sufficiente visibilità di cui all’articolo 106, comma 3, o comunque in situazioni di particolare pericolosità.

Troppe volte il segnale è impiegato al posto del “dare precedenza”, pur in condizioni normali e con visibilità garantita, nell’erronea convinzione che in tal modo si sia attuata una più rigorosa regolazione del traffico.

Per tale motivo si consiglia di:

- utilizzare nelle intersezioni in cui la visibilità è sufficiente o comunque non esistono condizioni di particolare pericolosità il segnale “dare precedenza” (**Foto 11**);
- nel caso sia necessario organizzare un percorso dedicato alle biciclette, limitare l’uso dei percorsi pedonali e ciclabili (fig. II.92/b) e prevedere preferibilmente piste ciclabili (fig. II.90) o in seconda scelta piste ciclabili contigue ai marciapiedi (fig. II.92/a).



Foto 11
Segnale di “dare precedenza”
e attraversamento ciclopedonale
(Parma).



Foto 12
Intersezione
con attraversamenti ciclabili
(Germania).

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 145 Attraversamenti pedonali REG

3. In presenza del segnale fermarsi e dare precedenza l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m; in tal caso i pedoni ~~devono~~ **possono** essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (fig. II.435).

Segnaletica di attraversamento

Per creare una rete continua occorre raccordare sempre le piste ciclabili tramite attraversamenti dedicati (**Foto 12**).

Nel caso di percorsi ciclopedonali va disegnato solo l'attraversamento pedonale e i ciclisti, se non sono di intralcio o pericolo ai pedoni, possono effettuare l'attraversamento in sella alla bicicletta, altrimenti devono scendere e condurre la bicicletta a mano. (Tale interpretazione della norma è stata confermata da rappresentanti del Ministero dei Trasporti durante il corso di aggiornamento "Tecniche per la sicurezza in ambito urbano" tenutosi a Desenzano del Garda (BS) il 18-19 ottobre 2007.)

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 146 Attraversamenti ciclabili REG

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere **sempre** previsti ~~solo~~ per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione **e in qualunque altra situazione sia opportuno dare priorità alle biciclette rispetto agli altri veicoli.**



Foto 13
Lanternina semaforica di formato
"ridotta" (Germania).

Intersezioni semaforizzate

Per rendere interessante l'uso della bicicletta, soprattutto in ambito urbano, occorre rendere fluido lo scorrimento ed evitare inutili interruzioni. Per questo si propone di modificare i seguenti articoli per consentire ai ciclisti di svoltare a sinistra in un unico tempo e di attestarsi in posizione avanzata senza essere penalizzati dalla posizione della lanterna semaforica.

Lanterne semaforiche

Per segnalare le fasi semaforiche al ciclista in caso di attestamento avanzato rispetto alla tradizionale lanterna semaforica si propone una lanterna di formato "ridotta" (**Foto 13**).

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 41 Segnali luminosi CDS

15. In assenza di lanterne semaforiche per i ~~veicoli~~ **biciclette o di altra segnaletica a esse dedicata**, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento **degli altri veicoli dei pedoni.**

Art. 163 Lanterne semaforiche per velocipedi **biciclette** REG

2. La disposizione delle luci è verticale: bicicletta rossa in alto, bicicletta gialla al centro e bicicletta verde in basso (figg. II.456 e II.457).

2bis. Le dimensioni delle lanterne semaforiche per biciclette sono di due formati: "normale" (fig. II.457) e ridotto (fig. II.457bis). Il formato "ridotto" è installato sul punto di attestamento della bicicletta ad altezza di 1,20 m da terra. L'uso del formato "ridotto" è integrativo rispetto a quello "normale" che deve essere comunque installato.

4. Le lanterne semaforiche per ~~veicoli~~ **biciclette** vanno usate solo in corrispondenza di **attraversamenti ciclabili semaforizzati** piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei ~~veicoli~~ **biciclette** devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.





Foto 14
Corsia di attestamento
in un'intersezione semaforizzata
(Francia).

Corsie ciclabili di attestamento

Per favorire il ciclista durante la manovra di attestamento nelle intersezioni dotate di corsia di svolta a destra, può essere utile disegnare una corsia riservata fra le corsie di marcia veicolare (Foto 14). Tale soluzione è spesso accompagnata da "linee di arresto avanzate" (vedi paragrafo successivo).

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 140 Strisce di corsia REG

7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza e una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b). È possibile colorare di rosso il fondo stradale della corsia ciclabile purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.

7bis. Nelle zone di attestamento, in prossimità delle intersezioni, è possibile tracciare piste ciclabili anche fra corsie di marcia veicolare; in tal caso le piste ciclabili sono separate dalle corsie di marcia mediante una striscia bianca di larghezza pari a quella adottata per le corsie dei veicoli motorizzati. È possibile colorare di rosso il fondo stradale, compreso fra le due strisce bianche delimitanti la pista ciclabile, purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.

Linea di arresto avanzata – Casa avanzata

Si tratta di una soluzione, usata spesso all'estero e più raramente in Italia, che consente alla bicicletta di posizionarsi davanti alle auto in attesa, di partire per prima per essere maggiormente visibile nell'incrocio ed evita ai ciclisti di respirare direttamente gli inquinanti emessi dagli autoveicoli in attesa al semaforo (Foto 15 e 16).

L'attuale Codice della Strada non prevede espressamente tale tipologia di segnaletica e per questo motivo la sua applicazione può suscitare delle perplessità.



Foto 15
Linea di arresto avanzata (Lodi).

Foto 16

Linea di arresto avanzata
combinata con corsia ciclabile
di attestamento (Austria).



PROPOSTA MODIFICA NORMA

Sebbene si ritenga una soluzione non in contrasto con il vigente CDS, ci sono interpretazioni limitanti che non ne favoriscono una diffusa applicazione.

Per sciogliere i dubbi sulla sua applicazione, si possono introdurre le seguenti modifiche.

Art. 40 Segnali orizzontali CDS

12. Nelle intersezioni semaforizzate, laddove sussistano le condizioni, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante apposito tratto di corsia.

Art. 144 Strisce trasversali REG

5bis. Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale a una distanza di 1 m dal limite di questo (fig. II.431/a). In tal caso la linea di arresto dedicata agli altri veicoli deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 metri di distacco fra le due linee di arresto e deve collegare la pista ciclabile con la striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia ovvero, nei sensi unici, con l'altro margine della carreggiata.

Pavimentazioni colorate

Le norme vigenti non vietano colorazioni del manto stradale. L'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale tuttavia ne approva l'applicazione solo se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato. L'Ispettorato ritiene che nel caso di colorazione del fondo con vernici, tale segnaletica orizzontale richieda cure e manutenzioni, per garantirne nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata, oltretutto il permanere della visibilità, difficilmente realizzabili dall'ente proprietario della strada.

La realizzazione di attraversamenti stradali colorati superficialmente è ormai piuttosto diffusa in Italia (Foto 17) ed esistono già anche alcuni casi di percorsi colorati all'interno di rotonde (Foto 18).

Per i diffusi interessi mostrati verso tale pratica, è necessario che il Ministero si dimostri più disponibile ad accettare, ed eventualmente codificare, soluzioni tecniche che, grazie alle loro dimostrate prestazioni, siano in grado di offrire sufficienti condizioni di sicurezza nella circolazione.

È opportuno tuttavia evidenziare che una semplice colorazione non incrementa significativamente la sicurezza della strada se non è accompagnata da interventi più diffusi sul contesto ambientale, anche attraverso l'inserimento di elementi di arredo con funzione di moderazione del traffico.

Foto 17
Attraversamento ciclopedonale
con fondo ciclabile colorato
di rosso (Parma).



Foto 18
Attraversamento ciclabile
in rotonda con fondo colorato
di rosso (Lodi).

PROPOSTA MODIFICA NORMA

Art. 137 Disposizioni generali sui segnali orizzontali REG

5. I colori dei segnali orizzontali sono i seguenti:

- a) bianco,
- b) giallo,
- c) azzurro,
- d) giallo alternato con il nero,
- e) rosso.

Il loro impiego è specificato per ogni categoria di segnali negli articoli seguenti; possono essere adottati i colori della segnaletica verticale quando i relativi segnali vengono ripetuti sulla pavimentazione.

Art. 146 Attraversamenti ciclabili REG

2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza 50 cm; con segmenti e intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (fig. II.437). In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente obbligatorio evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale. È possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso fra le due strisce bianche discontinue purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltretutto il permanere della visibilità.

Bici in corsie bus

Si tratta di una soluzione stradale già consentita dalle norme vigenti (Foto 19). (Ordinanza corsia per bus e bici del Comune di Brescia, All. 2, vedi pagg. 44-45.)

LA NORMATIVA VIGENTE

Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:
17) Corsia riservata: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.



Foto 19
Corsia riservata a bus,
taxi e bici (Brescia).

Art. 140 Strisce di corsia REG

6. Le corsie riservate, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di lunghezza e una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata (fig. II.427/a).

Bici in aree pedonali

Molti utenti della strada non conoscono il significato completo del segnale “area pedonale”, forse tratti in inganno dalla presenza del solo simbolo “percorso pedonale”. In questo contesto non si propongono variazioni, ma si sollecita un’adeguata campagna informativa affinché sia applicato e compreso correttamente il nuovo significato di “area pedonale”. Qualora la presenza dei pedoni e dei ciclisti fosse quantitativamente significativa si deve valutare l’ipotesi di realizzare una pista ciclabile all’interno dell’area pedonale, con limite di velocità opportunamente ridotto (massimo 10 km/h) (Foto 20).

LA NORMATIVA VIGENTE

Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

2) Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi **le biciclette** e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli a emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi **alle biciclette**. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.

Art. 182 Circolazione dei velocipedi CDS

5. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.



Foto 20
Pista ciclabile in area pedonale
(Germania).

Priorità pedonale

Forse è giunto il momento di iniziare ad applicare con più convinzione alcuni principi importati in Italia negli ultimi anni sul tema della moderazione del traffico (cfr. “Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana – Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale – Ministero dei Lavori Pubblici – 2001”).

In tal senso nelle “zone 30” e nelle “zone residenziali”, a facoltà dell’ente proprietario della strada, si potrebbero non disegnare gli attraversamenti e dare priorità al pedone in modo generalizzato (Foto 21).

Se ritenuto opportuno, per evidenziare ai veicoli in ingresso che si tratta di una zona “a precedenza pedonale” si possono applicare specifici pannelli integrativi sotto il cartello di zona 30 (Foto 22) o, se trattasi di zona residenziale, di indicare tale informazione nel segnale dedicato.

A prima vista sembrerebbe che questo argomento non interessi la bicicletta. Tuttavia, tale approccio va nella direzione di migliorare la qualità urbana che, di riflesso coinvolgerà positivamente anche i ciclisti.

LA NORMATIVA VIGENTE

Art. 191 Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni CDS

2. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l’attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.

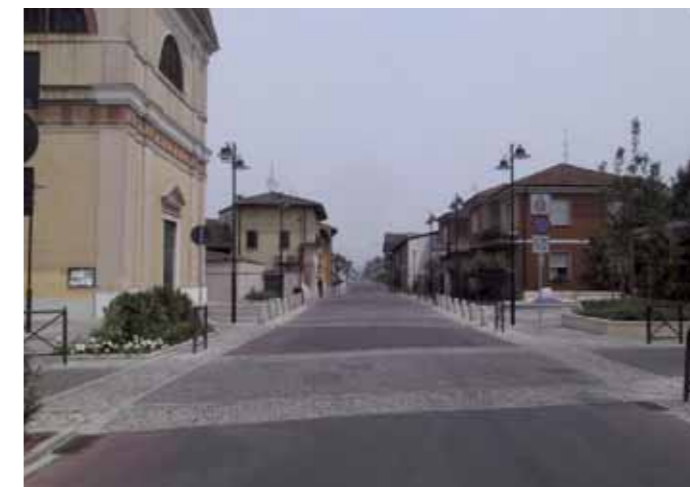


Foto 21
Zona 30 senza attraversamenti
(Brescia).



Foto 22
Segnale di conferma precedenza
ai pedoni in zona 30
(Desenzano del Garda, Brescia).

Interferenza con manovra di svolta a destra

Sarebbe opportuno prevedere un nuovo segnale verticale che evidenzia agli automobilisti la presenza di ciclisti in attraversamento contemporaneamente alla loro svolta a destra (**Foto 23**).

Esempio:



Foto 23
Segnale per gli automobilisti di attenzione ai ciclisti nelle svolte a destra (Germania).

Sommario delle proposte

Le proposte di modifica normativa sotto elencate possono naturalmente essere integrate e mutate con altre proposte prima della loro approvazione ufficiale.

Esse comunque rappresentano una sintesi abbastanza compiuta di quegli elementi che si ritengono più significativi per favorire la mobilità ciclistica.

Vengono citati, oltre che articoli riguardanti il CDS e il REG, anche articoli relativi al DM557 che, per significative connessioni con alcune parti del CDS/REG, è necessario rivedere.

CDS – Nuovo Codice della Strada

ARTICOLO 1

L'art. 1, comma 2 è la chiave di lettura dell'intero Codice.

Infatti, prevede che «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione».

Ciò significa che i costi economici e sociali e ambientali sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo, come autobus o treno, o non veicolare, come bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso. Ove articoli successivi non rispettino tale principio sono da ritenersi in contrasto con i principi informativi del CDS (modifica comma 2).

Il Codice della Strada è un organismo vivo che cerca di fornire le migliori prassi e regole per regolare la circolazione dei diversi utenti della strada. Spesso viene però interpretato dagli amministratori locali come qualcosa di inamovibile e quindi che nessuna azione non prevista dal Codice risulti essere attuabile. È possibile allora formulare un principio per cui qualsiasi intervento che nel generale rispetto del Codice stesso dimostri di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio è compatibile con il Codice della Strada e può costituire base per una sua revisione futura (comma 2bis).

Al comma 3 il Codice prevede che in sede nazionale si definisca un Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Al fine di verificarne e monitorarne l'attuazione si propone il comma 3bis.

Art. 1 Principi generali CDS

2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente Codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

2bis. Ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituire base per una revisione futura.

3bis. Le Regioni, le Province e i Comuni capoluogo redigono rispettivamente un Piano Regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui siano individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, siano definite le misure per raggiungere gli obiettivi e siano predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento.

ARTICOLO 2

Con riferimento all'art. 1, comma 2, è possibile introdurre una suddivisione funzionale delle strade che non modifica la precedente suddivisione, ma identifica meglio i diritti.

Art. 2 Definizione e classificazione delle strade CDS

2bis. Dal punto di vista funzionale si considerano:

- a) strade a esclusivo utilizzo veicolare le strade tipo A e B;
- b) strade a prevalente utilizzo veicolare (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza veicolare ha la prevalenza; per ognuna di tali strade è da prevedere un itinerario ciclopedonale corrispondente) le strade tipo C e D;
- c) strade a prevalente utilizzo utenza debole (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza debole ha la prevalenza, quindi l'utenza veicolare deve regolare i suoi comportamenti in modo da non causare pericolo; tipicamente sono da prevedere "zone 30") le strade tipo E e F;
- d) strade a esclusivo utilizzo utenza debole gli itinerari ciclopedonali F-bis.

ARTICOLO 3

Modifiche proposte all'art. 3, comma 1 CDS:

- 3bis) definizione di attraversamento ciclabile;
- 12) modifica per consentire il transito dei ciclisti sulle strade a senso unico;
- 17) chiarimento sulla condivisione di corsie riservate da più veicoli;
- 33) autorizzazione all'uso dei marciapiedi da parte dei bambini (come avviene per esempio in Germania);
- 45) e 58) specifiche rivolte ai ciclisti.

Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

3bis) **Attraversamento ciclabile:** parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli.

12) **Corsia:** parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli, **eccetto il caso delle biciclette che possono, previa ordinanza, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h.**

17) **Corsia riservata:** corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli **e tra queste le biciclette.**

33) **Marciapiede:** parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni **e consentita, in assenza di percorsi dedicati alla bicicletta, ai bambini in bicicletta fino all'età di 8 anni.**

45) **Salvagente:** parte della strada, rialzata od opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo e alla sosta dei pedoni e dei ciclisti, in corrispondenza di attraversamenti pedonali **e ciclabili** o di fermate dei trasporti collettivi.

58) **Zona residenziale:** zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni, **dei ciclisti** e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

ARTICOLO 6

Modifica per consentire il transito dei ciclisti sulle strade a senso unico.

Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati CDS

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:
 - b) stabilire obblighi, divieti, **eccezioni** e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade.

ARTICOLO 40

Modifica per chiarire la possibilità di realizzare una linea di arresto avanzata per le biciclette.

Art. 40 Segnali orizzontali CDS

12. Nelle intersezioni semaforizzate, laddove sussistano le condizioni, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante apposito tratto di corsia.

ARTICOLO 41

L'interpretazione prevalente in ambito tecnico del comma 15 dell'art. 41 CDS, ma anche in ambito assicurativo, è che la persona in bici, in assenza del semaforo dedicato, se svolta a destra o prosegue diritto si comporta come veicolo, se deve girare a sinistra deve comportarsi come pedone e quindi attraversare in due tempi, scendendo dalla bici, poi come e quando si scende e come e quando si risale in bici questo nessuno lo sa. Si propone la seguente riformulazione.

Art. 41 Segnali luminosi CDS

15. In assenza di lanterne semaforiche per i ~~veicoli~~ **biciclette o di altra segnaletica a esse dedicata**, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento ~~degli altri veicoli~~ **dei pedoni**.

ARTICOLO 47

Art. 47 Classificazione dei veicoli CDS

1. I veicoli si classificano, ai fini del presente codice, come segue:
 - c) **biciclette, solo con il ciclista in sella** ~~velocipedi~~.

ARTICOLO 50

Art. 50 Velocipedi **Biciclette** CDS

1. ~~I velocipedi sono i veicoli~~ **Le biciclette sono mezzi di trasporto** con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano **a bordo** sul veicolo; ~~sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.~~

1 bis. Le biciclette a pedalata assistita, sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione mista muscolare ed elettrica, con motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

2. ~~I velocipedi~~ **Le biciclette** non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

3. Chiunque utilizza biciclette a pedalata assistita non conformi al comma 1 è soggetto, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ... a euro ...

ARTICOLO 61

Art. 61 Sagoma limite CDS

1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere:

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, **portabiciclette** o portabagagli **a sbalzo** applicate posteriormente ~~a sbalzo~~, **o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente**, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti terrestri.

ARTICOLO 68

Art. 68 Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi CDS

1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli e analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.

2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. ~~152, comma 1~~ **377 del REG.**

ARTICOLO 126-BIS

Art. 126-bis Patente a punti CDS

Art. 157, commi 7 e 8

Inosservanza del divieto di aprire le portiere del veicolo Sanz. Princ. 36,00 euro, **Punti 1.**

ARTICOLO 142

Art 142 Limiti di velocità CDS

1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ~~e i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino a un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano~~ **i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento, con la possibilità di elevare tale limite fino a un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, e i 30 km/h per altre strade urbane con la possibilità di elevare tale limite fino a un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano**, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade e i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

ARTICOLO 145

La tipologia "piste ciclabili", in ogni parte del Codice nell'ambito della "viabilità riservata" (come le corsie preferenziali ecc.) non è affatto omogenea con sentieri, mulattiere, tratturi. Fra l'altro questo articolo può essere travisato e utilizzato per dar fondamento alla prassi di

spezzettare le piste ciclabili con cartelli di fine pista a ogni intersezione e ad omettere l'attraversamento ciclabile.

Un'alternativa sarebbe una formulazione più chiara di "sbocco", meno soggetto ad ampliamenti arbitrari, in alternativa a intersezione.

Art. 145 Precedenza CDS

8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere ~~e piste ciclabili~~ è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

ARTICOLO 158

Art. 158 Divieto di fermata e di sosta dei veicoli CDS

4bis. **È consentita la sosta delle biciclette su marciapiede e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, la bicicletta in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e in particolare ai disabili visivi lungo le loro traiettorie di transito preferenziali.**

ARTICOLO 164

Art. 164 Sistemazione del carico sui veicoli CDS

2bis. **Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al precedente comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino a un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.**

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee a evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale **posteriore** deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza **posteriore** in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a ~~sistemare il carico~~ **verificare la sistemazione del carico** secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

ARTICOLO 182

Modifiche all'art. 182 CDS:

comma 1: per favorire la presenza di bambini in bicicletta;

comma 9: per obbligare le biciclette a percorrere le piste ciclabili e le piste ciclabili contigue al marciapiede solo nel caso della loro reale funzionalità;

comma 9bis: per responsabilizzare gli enti sulla corretta manutenzione delle piste ciclabili.

Art. 182 Circolazione dei velocipedi delle biciclette CDS

9. ~~I velocipedi~~ **Le biciclette** devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, **solo se in perfette condizioni e non ostruite od ostacolate**, salvo il divieto per particolari categorie di ~~essi~~ **esse**, con le modalità stabilite nel regolamento.

9bis. Entro 6 mesi gli enti proprietari delle strade devono verificare l' idoneità delle piste e percorsi ciclabili di propria competenza ed emettere apposito certificato di collaudo, da far redigere a un tecnico abilitato, previa verifica del percorso da eseguire in bicicletta e di cui si deve fare espressa menzione nel certificato. Le piste non collaudate entro il termine fissato dovranno essere dismesse fino a emanazione di specifico collaudo. L' ente proprietario dovrà inoltre redigere e tenere costantemente aggiornato un "elenco delle piste ciclabili" certificate, ai sensi del presente comma.

ARTICOLO 191

Modifica proposta per indurre un maggior rispetto dei conducenti verso i pedoni che spesso si trovano in situazione di disagio o pericolo in fase di attraversamento stradale.

Art. 191 Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni CDS

1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando **gradualmente** e all' occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali **o si trovino nelle loro immediate prossimità**. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un' altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando **gradualmente** e all' occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull' attraversamento medesimo **o si trovino nelle sue immediate prossimità**, quando a essi non sia vietato il passaggio.

ARTICOLO 208

Modifica proposta per garantire un minimo di impegno finanziario a favore della sicurezza stradale.

Art. 208 Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie CDS

4. Una quota pari al 50% dei proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 è devoluta alle finalità di cui al comma 2 per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all' educazione stradale, imputandone la relativa spesa ai medesimi proventi, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all' articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10% della predetta quota, a interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle predette finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per i comuni la comunicazione è dovuta solo da parte di quelli con popolazione superiore a 10 000 abitanti.

4-bis. ~~La quota dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice, annualmente destinata con delibera di Giunta al miglioramento della circolazione sulle strade, può essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato o a forme flessibili di lavoro.~~

REG – Regolamento Nuovo Codice della Strada

ARTICOLO 51

Art. 51 Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza REG

12. È vietata l' apposizione di messaggi pubblicitari sui bordi dei marciapiedi, e dei cigli stradali e sugli spazi dove è consentito il transito delle biciclette.

ARTICOLO 88

Art. 88 Segnali di attraversamento tranviario, attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile REG

3. Il segnale ATTRAVERSAMENTO CICLABILE (fig. II.14) deve essere usato per presegnalare un passaggio di ~~veicoli~~ **biciclette**, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane e in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall' articolo 142, comma 1, del Codice e **comunque quando l' attraversamento ciclabile costituisce pericolo**.

ARTICOLO 122

Art. 122 Segnali di obbligo generico REG

9. I segnali di CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:

b) il segnale PISTA CICLABILE (fig. II.90) che deve essere posto all' inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione ~~dei veicoli~~ **delle biciclette**. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità**;

c) il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE (fig. II.92/a) e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b) che deve essere posto all' inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità**.

ARTICOLO 135

Art. 135 Segnali utili per la guida REG

8bis. Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313b) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all' inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313c).

8tris. Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313d) indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all' inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313e).

8quater. Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313f) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all' inizio del percorso ciclabile. Deve

essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313g).

25. Il segnale SENSO UNICO FRONTALE (fig. II.349) è installato normalmente all'asse della carreggiata e può integrare l'indicazione del segnale di cui al comma 24. I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia. Il segnale indica che la strada è a senso unico e che quindi i conducenti possono utilizzarne l'intera larghezza. Viene installato a destra e a sinistra, all'inizio del senso unico, con eventuali ripetizioni a sinistra. Le dimensioni sono quelle di tabella II.6. I segnali SENSO UNICO PARALLELO e SENSO UNICO FRONTALE devono essere installati dopo aver posto in opera il segnale di SENSO VIETATO dal lato interdetto all'entrata.

ARTICOLO 137

Art. 137 Disposizioni generali sui segnali orizzontali REG

5. I colori dei segnali orizzontali sono i seguenti:

- a) bianco,
- b) giallo,
- c) azzurro,
- d) giallo alternato con il nero,
- e) rosso.

Il loro impiego è specificato per ogni categoria di segnali negli articoli seguenti; possono essere adottati i colori della segnaletica verticale quando i relativi segnali vengono ripetuti sulla pavimentazione.

9. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito a un'intera area o a singoli itinerari.

ARTICOLO 140

Art. 140 Strisce di corsia REG

7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza e una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b). È possibile colorare di rosso il fondo stradale della corsia ciclabile purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.

7bis. Nelle zone di attestamento, in prossimità delle intersezioni, è possibile tracciare piste ciclabili anche fra corsie di marcia veicolari; in tal caso le piste ciclabili sono separate dalle corsie di marcia mediante una striscia bianca di larghezza pari a quella adottata per le corsie dei veicoli motorizzati. È possibile colorare di rosso il fondo stradale, compreso fra le due strisce bianche delimitanti la pista ciclabile, purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.

ARTICOLO 144

Art. 144 Strisce trasversali REG

5bis. Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale a una distanza di 1 m dal limite di questo (fig. II.431/a). In tal caso la linea di arresto dedicata agli altri veico-

li deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 m di distacco fra le due linee di arresto e deve collegare la pista ciclabile con la striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia ovvero, nei sensi unici, con l'altro margine della carreggiata.

ARTICOLO 145

Art. 145 Attraversamenti pedonali REG

3. In presenza del segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA, l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m; in tal caso i pedoni ~~devono~~ possono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (fig. II.435).

ARTICOLO 146

Togliendo la parola "solo" si rafforza il concetto di continuità e si permette la realizzazione degli attraversamenti ciclabili anche da soli, non solo come collegamento di piste ciclabili fra loro (prassi molto diffusa in Europa).

Art. 146 Attraversamenti ciclabili REG

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere **sempre** previsti ~~solo~~ per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione **e in qualunque altra situazione sia opportuno dare priorità alle biciclette rispetto agli altri veicoli.**

2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti e intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (fig. II.437). In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è ~~sufficiente~~ **obbligatorio** evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale. **È possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso fra le due strisce bianche discontinue purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.**

ARTICOLO 163

Art. 163 Lanterne semaforiche per velocipedi **biciclette** REG

2. La disposizione delle luci è verticale: bicicletta rossa in alto, bicicletta gialla al centro e bicicletta verde in basso (figg. II.456 e II.457).

2bis. Le dimensioni delle lanterne semaforiche per biciclette sono di due formati: "normale" (fig. II.457) e ridotto (fig. II.457bis). Il formato "ridotto" è installato sul punto di attestamento della bicicletta ad altezza di 1,20 m da terra. L'uso del formato "ridotto" è integrativo rispetto a quello "normale che deve essere comunque installato.

4. Le lanterne semaforiche per ~~velocipedi~~ **biciclette** vanno usate solo in corrispondenza di ~~attraversamenti ciclabili semaforizzati~~ **piste ciclabili**; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.

ARTICOLO 176

Art. 176 Modalità di realizzazione delle isole di traffico REG

1. Le isole di traffico possono essere realizzate nei seguenti modi:

c) isole permanenti: possono essere realizzate mediante getto di calcestruzzo cementizio ov-

vero mediante cordolatura in calcestruzzo o pietra da taglio ovvero altro materiale e sistemazione interna a prato. I cigli possono essere del tipo a barriera o del tipo sormontabile. Quando l'isola venga interessata da un attraversamento pedonale e/o ciclabile e costituisce zona di rifugio deve essere interrotta per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale onde permettere ai pedoni e/o ciclisti l'attraversamento a raso della pavimentazione stradale.

d) isole provvisorie delimitate da cordolatura in appoggio alla pavimentazione con utilizzo di manufatti che consentano ogni sagomatura in curva di colore alternato giallo e nero dove vige il divieto di sosta o bianco e nero negli altri casi.

2. La zona delimitata dal perimetro dell'isola è vietata alla circolazione di tutti i veicoli, ma può essere usata dai pedoni e/o ciclisti come rifugio per l'attraversamento della carreggiata stradale, allorché l'isola sia interessata da un passaggio pedonale e/o ciclabile.

3. Il sistema a raso dovrà di massima essere adottato durante il periodo di sperimentazione dell'isola di traffico.

ARTICOLO 178

Chiarimento forse superfluo, in quanto le biciclette (velocipedi) sono dei veicoli. In ogni caso le cordature sostitutive della striscia gialla sono da usare con le dovute cautele.

Art. 178 Elementi prefabbricati per salvagenti pedonali e delimitatori di corsia REG

2. Le corsie riservate, in cui è permesso il transito solo a determinate categorie di veicoli e tra questi le biciclette, possono essere delimitate, fisicamente, dalle strisce di corsia di cui all'articolo 140, commi 6 e 7, oppure con elementi in rilievo tali da realizzare una cordolatura longitudinale. In tal caso, gli elementi in rilievo sostituiscono la striscia gialla.

ARTICOLO 179

Art. 179 Rallentatori di velocità REG

1. Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali a effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione, purché non dannosi alle biciclette.

4bis. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono realizzare sopraelevazioni di porzioni di strada, con le caratteristiche descritte dal successivo comma 10.

10. Su tutte le strade, con sola eccezione dei tipi A e B dell'art. 2, comma 2 del CDS, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare come sistemi di rallentamento della velocità delle modifiche al profilo longitudinale della strada, da realizzare in conglomerato bituminoso, conglomerato cementizio o materiale lapideo. Su tali sistemi si possono disegnare attraversamenti pedonali e/o ciclabili. Le rampe di collegamento possono essere evidenziate mediante zebraure gialle, parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale a 50 cm sia per i segni che per gli intervalli.

ARTICOLO 377

La cautela ecc. sono principi generali, validi per tutti i tipi di veicoli e pertanto non si comprende perché sia necessario sottolinearlo per le biciclette.

Art. 377 Circolazione dei velocipedi delle biciclette REG

1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.

2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso o, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.

7. Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti a effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.

ARTICOLO 225

Le norme non parlano di due sistemi di trasporto dei bambini già in uso da tempo: il rimorchio e la seconda bicicletta (tipo tandem).

Si accenna a due commi, da completare, che potrebbero definire specificatamente queste tipologie di trasporto.

Art. 225 Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi sulle biciclette REG

8. Sono consentiti i rimorchi per biciclette per il trasporto di bambini, purché la lunghezza della bicicletta, compreso il rimorchio, non superi ... m. La larghezza massima totale del rimorchio non deve essere superiore a 75 cm e l'altezza massima, compreso il carico, non deve essere superiore a 1 m. La massa trasportabile non deve essere superiore a 50 kg. Per la circolazione notturna il rimorchio è equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore e laterale previsti per le biciclette all'articolo 224. Le caratteristiche costruttive sono ...

9. È consentito agganciare alla bicicletta una seconda bicicletta, con una o due ruote, dotata di idonei sistemi di aggancio. Le caratteristiche costruttive sono ...

DM557 – Regolamento caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

ARTICOLO 6

Modifiche proposte all'art. 6, comma 2 del DM557.

Let. a): non è omogeneamente interpretato e applicato il concetto di fisicamente invalicabile per le piste ciclabili in sede propria. Se preso alla lettera dovrebbe sempre trattarsi di un elemento di notevole altezza e senza soluzione di continuità, salvo i punti di attraversamento.

Forse si tratta di una prescrizione troppo vincolante. Sarebbe meglio lasciare all'ente proprietario facoltà di intervento con elementi fisicamente invalicabili o altro genere di separazione meno segregante e impattante.

Let. b): modifica proposta per autorizzare la corsia ciclabile nelle strade a senso unico.

Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione DM557

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

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, a unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore e ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili di altezza minima 15 cm;

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

ARTICOLO 7

Art. 7 Larghezza delle corsie e degli spartitraffico DM557

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.

Tesi finali

Le normative esistenti comprendono delle lacune che vanno colmate: si propone di procedere alla loro modifica secondo gli iter opportuni.

Le normative non possono essere modificate con troppa frequenza: si propone di rendere possibile l'attuazione di prassi ed esperienze internazionali senza modificare indispensabilemente la normativa.

Alcune problematiche per la circolazione dei ciclisti si possono già affrontare: si propongono attività di formazione e informazione presso gli enti territoriali.

Le problematiche della mobilità sostenibile non si possono affrontare da soli: si propone di creare un tavolo di confronto permanente per risolvere e affrontare in tempi brevi le questioni che dovessero essere presentate.



Allegati

Allegato 1

Attraversamenti rialzati

Comune di Brescia
Ufficio Piano Urbano del Traffico
Via Marconi, 12
BRESCIA

Ministero Lavori Pubblici
Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale
Via Nomentana, 2
ROMA

alla c.a. Ing. Mazziotta

Oggetto: Richiesta parere su dispositivo rallentatore di velocità.

Nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico di Brescia si sta operando lo studio di attrezzature per la moderazione del traffico.

In particolare l'applicazione di rallentatori di velocità che possano essere utilizzati anche come attraversamenti pedonali in zone con limite di velocità pari a 30 km/h.

Dopo alcuni contatti telefonici intercorsi tra l'Ing. Enrico Chiarini e l'Ing. Mazziotta si è concordato di sottoporvi uno schema tipo di tale manufatto.

In attesa di un vostro parere tecnico si porgono distinti saluti.

Brescia, 17.11.1997

Il Dirigente
Arch. Antonio Piovani

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Antonio Piovani', written over the typed name.

Comune di Brescia
Ufficio Piano Urbano del Traffico
Via Marconi, 12
BRESCIA

SCHEDA TECNICA
"ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO"

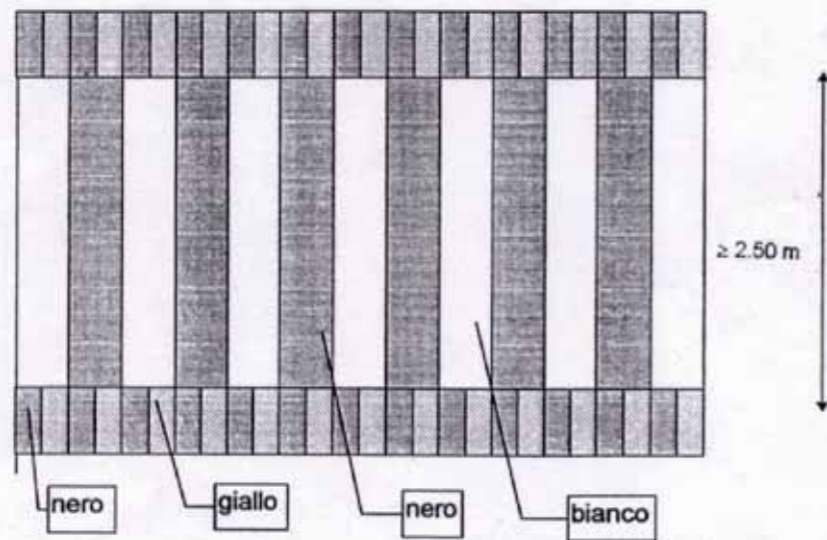
Quando la strada è percorsa da un traffico non elevato (strada urbana locale con limite di velocità pari a 30 km/h), si può ipotizzare un rialzo della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale.

Ciò ha il duplice effetto di diminuire le problematiche relative al superamento di dislivelli da parte dei pedoni e dall'altra realizzare un elemento limitatore della velocità per gli autoveicoli.

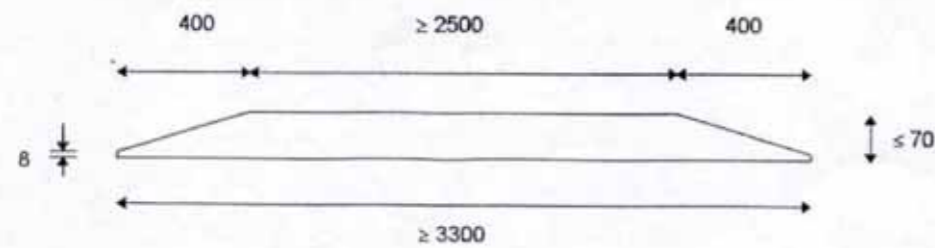
Le dimensioni riportate nello schema di attraversamento rialzato sono congruenti con l'attuale normativa specifica dei dossi e degli attraversamenti pedonali.

Per quanto riguarda il colore ci si dovrebbe attenere sia all'art.145 che all'art.180 del Regolamento del Nuovo Codice della Strada, ma questi hanno indicazioni contrapposte.

La soluzione proposta cerca di tenere in considerazione entrambe le esigenze con una opportuna mediazione.



PIANTA ATTRAVERSAMENTO RIALZATO



SEZIONE ATTRAVERSAMENTO RIALZATO PER VELOCITÀ ≤ 30 km/h

(dimensioni in millimetri)

MODULARIO
LLPP - 109

COMUNE DI BRESCIA
27 GEN 1998
PROTECTORATO GENERALE

Ministero dei Lavori Pubblici
PROTECTORATO GENERALE
PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE

AB

COMUNE DI BRESCIA
PROTOCOLLO GENERALE
002533 28 1 98
CAT. CL. FASC. de

21 GEN 1998 19

Comune di Brescia
Ufficio Piano Urbano
de Traffico
Via Marconi, 12

Mod. 47

Divisione
Prot. N.º 262 Allegati

BRESCIA

Rif.to nota del 17.11.97

OGGETTO: Richiesta parere su dispositivo rallentatore di velocità.

Con riferimento al quesito posto con il fax a margine si comunica che per modificare il profilo longitudinale di una strada non occorrono particolari autorizzazioni di questo Ufficio quanto piuttosto motivazioni tecniche di opportunità o necessità.

Il caso prospettato in verità non sembra rientrare nella casistica prevista all'art. 179 del Regolamento, in particolare per le dimensioni, sproporzionate tra le rampe e il raccordo orizzontale.

Poichè le colorazioni non risultano chiaramente riferibili al dispositivo ipotizzato, conviene che gli scivoli di raccordo non siano colorati, dando così maggiore risalto alla segnaletica di attraversamento pedonale che si ritiene più utile evidenziare.

IL CAPO DELL'ISPETTORATO

(D. Ing. Pasquale Cialdini)

(Handwritten signature)

Allegato 2

Ordinanza corsia per bus e bici del Comune di Brescia



COMUNE DI BRESCIA
SETTORE MOBILITA' E TRAFFICO
Servizio Gestione del Traffico

Prot. n. 38694/03
Brescia, li 08 ottobre 2003

OGGETTO : ORDINANZA di apertura al traffico della corsia LAM in **via Crocifissa di Rosa e via Lombroso**.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Vista la richiesta di **BRESCIA MOBILITA' S.P.A.**, con sede in P.zza Padre Pio da Pietrelcina, 1, intesa ad ottenere l'adozione del provvedimento in oggetto dopo l'ultimazione dei lavori di riqualificazione della zona di via Crocifissa di Rosa e via Lombroso, con la creazione della corsia riservata al LAM (Linee Alta Mobilità), con direzione NORD-SUD, al fine di regolare la circolazione dei veicoli privati nonché il transito di bus, taxi e velocipedi sulla nuova corsia riservata;

Sentito il parere degli uffici tecnici comunali competenti ;

Ravvisata l'opportunità di accogliere la richiesta di cui sopra per evidenti ragioni di viabilità e sicurezza pubblica;

Preso atto che Brescia Mobilità S.p.A., provvederà alla installazione della segnaletica stradale necessaria;

Visti gli articoli 6 e 7 del Codice della Strada ;

ORDINA

- **in riforma di ogni precedente e/o contraria disposizione e successivamente alla installazione della segnaletica stradale;**

1. dalle ore **10.00** del **16 ottobre 2003**, e a tempo indeterminato, è aperta al traffico la nuova corsia preferenziale, in **via Crocifissa di Rosa e via Lombroso**, lato EST, con **senso unico di marcia direzione NORD/SUD**, per bus, taxi e velocipedi e con istituzione del limite massimo di velocità di **30 Km/h**, nonchè l'obbligo di dare la precedenza, a semaforo spento o lampeggiante, nei confronti di tutte le traverse;

Comune di Brescia - Settore Mobilità e Traffico - via Marconi, 12 cap 25128 Brescia - P. IVA e C.F. 0761890177
Tel. 030 2978643/4/5/6/7/8 - Fax 030 3384001 - E-mail Serv.Traffico@comune.brescia.it

2. on la stessa decorrenza e durata di cui sopra, e dalle ore 00.00 alle ore 24.00 di ogni giorno, sono attivati gli impianti semaforici, con funzionamento con i tre colori (rosso, verde e giallo) sulla via Crocifissa di Rosa, rispettivamente all'incrocio con:
 - via A. Papa e via degli Orefici;
 - via G. Chiassi e via Lipella;con diritto di priorità sulla Crocifissa di Rosa, nei confronti delle traverse;

3. con la stessa decorrenza e durata di cui sopra, è istituito il senso unico di marcia, direzione EST/OVEST, sulla traversa di via G. Galilei, civici 115-107, con istituzione dell'obbligo di fermarsi e dare la precedenza "STOP", nei confronti di via Crocifissa di Rosa e della nuova corsia preferenziale, con la conseguente revoca dell'obbligo di fermarsi e dare la precedenza "STOP" sulla via G. Galilei;

4. con la stessa decorrenza e durata di cui sopra, è istituito un'area, riservata al carico e scarico delle merci, per un tempo di 15' (quindici minuti) nei giorni feriali, in via Lombroso, lato EST, a fronte del civico 16;

5. con la stessa decorrenza e durata di cui sopra, sono riservati spazi, per la sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide che espongono il "contrassegno invalidi" di cui alla figura V.4 del Regolamento al C.d.S., nelle seguenti vie:

- via Crocifissa di Rosa, lato EST, a fronte del civico 40/a;
- via degli Orefici, lato SUD, in adiacenza al civico 2;
- via C. Biseo, lato SUD, in adiacenza al civico 2;
- via C. Biseo, lato NORD, a fronte del civico 2;

DEMANDA

- alla **Società Brescia Mobilità S.p.A.**, di provvedere alla fornitura ed alla installazione della necessaria segnaletica stradale;
- al **Comando Polizia Municipale**, ai funzionari, ufficiali ed agenti di cui all'art. 12 del Codice della Strada, di vegliare al controllo ed all'esecuzione della presente ordinanza.

AVVERTE

- i trasgressori che saranno puniti con le sanzioni previste dal vigente Codice della Strada;
- gli interessati che, avverso la presente ordinanza, è ammesso ricorso:
 - entro 60 giorni al tribunale Amministrativo Regionale;
 - entro 120 giorni al Presidente della Repubblica;
 - entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 37 del D.L.vo 30 Aprile 1992, n.285, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

**f.to IL RESPONSABILE DEL SETTORE
MOBILITA' E TRAFFICO**
(Dr. Gianfranco Turano)

Comune di Brescia - Settore Mobilità e Traffico - via Marconi, 12 cap 25128 Brescia - P. IVA e C.F. 0761890177
Tel. 030 2978643/4/5/6/7/8 - Fax 030 3384001 - E-mail Serv.Traffico@comune.brescia.it

Manifestazioni nazionali organizzate dalla FIAB

BIMBIMBICI® In una domenica di Maggio i bambini fino agli 11 anni e le loro famiglie si ritrovano per pedalare sicuri nelle strade della propria città, in moltissimi casi la manifestazione è preceduta da attività didattiche e formative realizzate nelle scuole. La manifestazione coinvolge ogni anno più di 200 città in tutta Italia, ha ricevuto plausi internazionali ed è stata riconosciuta a livello europeo. www.bimbimbici.it

CICLORADUNO Una volta l'anno le associazioni della FIAB si ritrovano per pedalare tutte insieme al "Raduno Nazionale Cicloescursionisti", che normalmente dura quattro giorni, dal giovedì alla domenica, e si svolge su strade poco trafficate. È un'occasione per ammirare e conoscere meglio l'Italia, in bici, in un clima conviviale e con guide locali.

BICISTAFFETTA All'inizio di autunno si svolge la Bicistaffetta lungo un percorso della rete Bicalia® ogni anno diverso, per sensibilizzare gli enti locali sulla necessità di una politica a favore della mobilità ciclistica e per richiedere a Governo e Parlamento risorse per finanziare gli interventi a favore della bicicletta.

BICINTRENO Nella Giornata nazionale Bicintreno (ogni anno il lunedì di Pasqua) le biciclette possono viaggiare gratuitamente sui treni Suburbani, Regionali, Diretti ed Interregionali. L'obiettivo è dare un forte segnale per una mobilità alternativa, rispettosa dell'ambiente e non inquinante, attraverso l'integrazione modale di treno e bicicletta.

Come aderire

Se vuoi aderire alla FIAB iscriviti all'associazione locale aderente più vicina alla tua residenza oppure, se nella tua provincia non ne esiste una, all'Associazione Amici della FIAB. Per quanto riguarda le associazioni, possono iscriversi le associazioni cicloecologiste, culturali o ambientaliste, i gruppi sportivo-ricreativi che operano nelle attività di promozione della bicicletta, soprattutto come mezzo quotidiano di trasporto, della moderazione del traffico, della tutela di pedoni e ciclisti, promuovendo iniziative culturali o politiche a favore della bicicletta. Informati sul sito www.fiab-onlus.it

FIAB onlus

Sito: www.fiab-onlus.it

E-mail: info@fiab-onlus.it

Segreteria Generale

Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre (Ve)

tel/fax 041.92 15 15

segreteria@fiab-onlus.it

Direzione, Amministrazione e Sede Legale

Via Borsieri, 4 - 20159 Milano

tel/fax 02.69 311 624

direttore@fiab-onlus.it

Quaderni del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni - maggio 2008

grafica e impaginazione: Silvia Malaguti e Studio Aqaba, Milano

foto: Enrico Chiarini e archivio FIAB

stampa: Il Guado, Corbetta (MI)

per richiedere copie dei Quaderni scrivere alla Segreteria Generale

Per informazioni:

Ing. Enrico Chiarini

bici@studiochiarini.it

tel. 030-964984 (orari ufficio)

fax 030-9652987



Abruzzo

Pescara Pescarabici

Basilicata

Matera Il Ciclamino - Ass. cicloambientalisti
Potenza FIAB Bicilandia Onlus

Campania

Bellizzi (SA) Amici in bici
Benevento FIAB Sannio - Ambiente e Bicicletta
Caserta C3 - Caserta Città Ciclabile
Napoli Cicloverdi
Pompei (NA) Amici della Bicicletta
Salerno Cycling Salerno
Santa Maria la Carità (NA) Amici della Bicicletta

Emilia Romagna

Bologna Monte Sole Bike Group
Cesena Pro Natura - Sezione Cicloecologista
Ferrara Amici della Bicicletta
Forlì Fiab - Amici della Bicicletta di Forlì
Massa Lombarda (RA) AdB Massa Lombarda-Lugo-Ravenna
Modena Fiab - Amici della Bicicletta
Novellara (RE) 9 Ped Ali
Parma Bicinsieme
Piacenza Amolabici
Reggio Emilia Tuttinbici
Rimini Pedalando e Camminando...

Friuli Venezia Giulia

Codroipo (UD) Amici del Pedale - Codroipo
Pordenone Associazione Ruotalibera
Trieste Ulisse - cicloturisti e ciclisti urbani
Udine Pedala Anche Tu

Lazio

Aprilia (LT) Amici della Bicicletta
Cori (LT) FIAB 2 Ruote Lepine
Latina Latina Ciclabile - FIAB
Nettuno (RM) A Ruota Libera Sez. Cicloecologista
Ostia (RM) Ostia In Bici XIII
Roma Pedale Verde
Roma Ruotalibera
Sabaudia (LT) FIAB Girinbici

Liguria

Genova Amici della Bicicletta
La Spezia-Massa Carrara Ruota Libera Apuo-Lunense
Lavagna (GE) Legambiente Cantiere Verde

Lombardia

Abbiategrosso (MI) ABBIATEinBICI
Arcore (MI) ArcoreCiclabile
Bergamo A.RI.BI. - Ass. Rilancio Bicicletta
Brescia Amici della Bici Corrado Ponzanelli
Cardano al Campo (VA) AmicinBici Cardano
Ceriano Laghetto (MI) BC Groane FIAB
Cremona Fiab Biciclettando Cremona
Lecco Bici&Paesaggi
Lissone (MI) eQUiBici - Ass. x la mobilità sostenibile
Lodi Ciclodì-FIAB
Mantova Amici della Bicicletta
Melegnano (MI) L'aBC Melegnano (sez. di Ciclodì)
Milano Ciclobby
Monza Monzainbici
Ostiglia (MN) Ruote in Libertà
Paderno Dugnano Telaio Storto
Paullo (MI) Paullo che Pedala (sez. di Ciclodì)
Peschiera Borromeo (MI) Ciclostinati - Amici della Bicicletta
Segrate (MI) Comitato SegrateCiclabile
Varese Ciclocittà

Marche

Ascoli Piceno Amici della Bicicletta
Chiaravalle (AN) Bicipiù Avis Chiaravalle

Piemonte

Alessandria Gliamicidellebici (sez. di AdB Genova)
Cuneo Bicingiro
Novara Amici della Bici
Saluzzo (CN) Associazione ciclistica Ij'Npaotà
Torino Bici & Dintorni
Torino Pedaliamo Insieme
Val di Susa (TO) Biketrack

Puglia

Bari Ruotalibera Bari
Brindisi sez. di Cicloamici FIAB Mesagne
Foggia Cicloamici
Lecce Cicloamici Lecce
Lecce Ruotalibera Lecce
Maglie Il Ciclone - associazione cicloattivi
Mesagne (BR) Cicloamici FIAB
Sava (TA) FIAB Percorsi - Ass. cult. cicloecolog.
Taranto Amici della Bicicletta L. Da Vinci

Sardegna

Cagliari Città Ciclabile

Sicilia

Agrigento ASD SSST Bike Team sez. Cicloecologista
Catania Montalnbike Sicilia FIAB
Palermo Coordinamento Palermo Ciclabile
Siracusa A.S.D. Aretusa Bike

Le associazioni aderenti alla FIAB

Toscana

Arezzo Amici della Bici
Empoli Empoliciclabile
Firenze FirenzelnBici onlus
Grosseto Rampigrifo
Lastra a Signa (FI) Montagna Nuova
Livorno La Triglia in Bicicletta
Massa Carrara Ruota Libera Apuo-Lunense
Montecatini Terme (PT) Amici della bicicletta Valdinievole
Pisa Pisa in bici - per una città ciclabile
Prato Tandem - Turismo e Natura in Bicicletta
Siena Amici della Bicicletta

Trentino Alto Adige

Trento Amici della Bicicletta

Veneto

Belluno Amici della Bicicletta
Caprino Veronese (VR) sez. di AdB Verona
Conegliano (TV) Liberalabici
Mestre Amici della Bicicletta
Mira Porte-Dolo-Fiesso (VE) Riviera del Brenta (sez. di AdB Mestre)
Mirano (VE) GIS Ciclisti e Pedoni (sez. di AdB Mestre)
Padova Amici della Bicicletta
Rovigo Fiab Amici della Bici
San Bonifacio (VR) sez. di AdB Verona
San Donà di Piave (VE) Vivilabici
San Giovanni Lupatoto (VR) sez. di AdB Verona
Schio (VI) sez. di Tuttinbici FIAB Vicenza
Stra StraBici
Verona Fiab - Amici della Bicicletta
Vicenza Tuttinbici FIAB Vicenza
Vigonovo (VE) Pedaliamo per la vita

AGGIORNATO AL 20 MAGGIO 2008

le associazioni aderenti sono sempre di più! Per aggiornamenti consultate il sito.



in bici per l'ambiente

www.fiab-onlus.it