


NON SOLO INFRASTRUTTURA MA ANCHE SERVIZI

▶ SEGNALETICA DEDICATA... PER INDIRIZZARE IL CICLISTA


centro




60 cm

12 cm

← stazione FS



**quartieri sud
P scambiatore**



50 cm

12 cm

Segnali di direzione urbano
(sottodimensionati per viabilità riservata)
composto da fig. tab II 13/a
e figure art. 125 DPR 495/92)

▶ CICLOPARCHeggi E CICLOSTAZIONI... PER ACCOGLIERE IL CICLISTA



▶ CICLONOLEGGI E BIKE SHARING... PER CREARE IL CICLISTA



**FEDERAZIONE
ITALIANA
AMICI DELLA
BICICLETTA**

CONTATTI

Direzione, sede legale e amministrativa
Via Borsieri 4/E - 20159 Milano
tel./fax 02.69311624
direttore@fiab-onlus.it

Presidenza e segreteria generale
Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre
tel./fax 041.921515
segreteria@fiab-onlus.it
presidentel@fiab-onlus.it

INFO

info@fiab-onlus.it
www.fiab-onlus.it

a cura di Antonio Dalla Venezia, Marco Passigato e Francesco Seneci



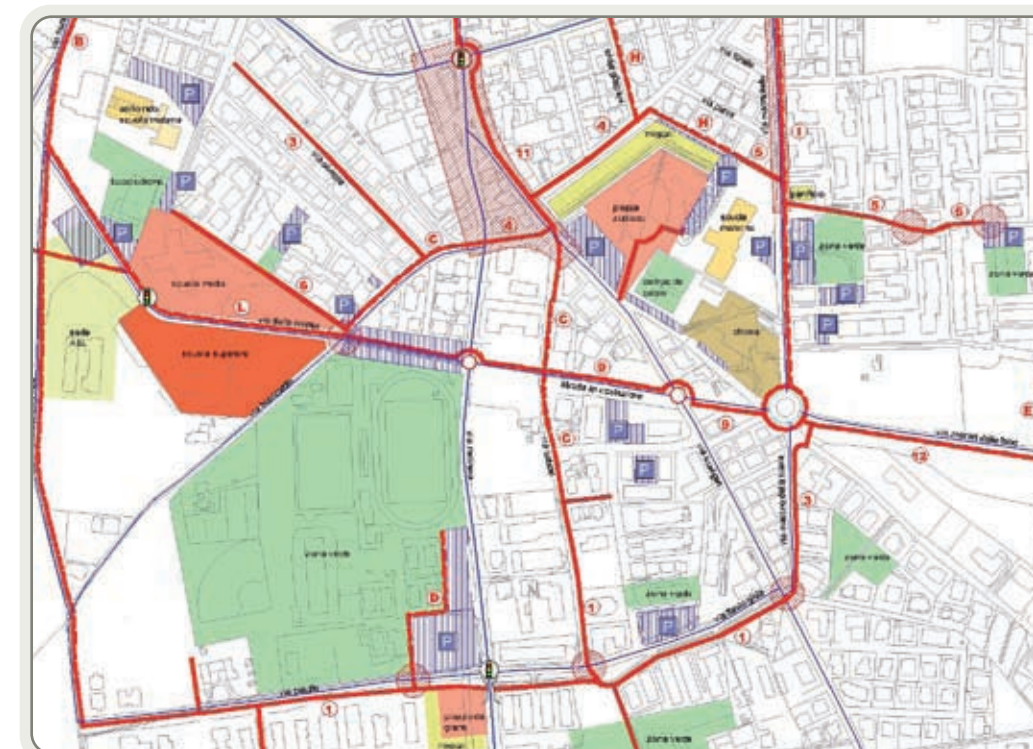
IN BICI PER L'AMBIENTE

IL BICI PLAN COMUNALE COME PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITÀ URBANA

SCHEDA DIVULGATIVA

1

▶ LA RETE CICLABILE SERVE TUTTI I PUNTI ATTRATTORI



▶ COS'È IL BICI PLAN?

È un piano programma della mobilità ciclistica di medio periodo che individua i principali percorsi ciclabili da realizzare con la loro tipologia, priorità e gerarchia. Promuove il marketing dell'uso della bicicletta, individua obiettivi, strategie, azioni e forme di monitoraggio. Prevede i principali ciclo-servizi come parcheggi protetti, ciclonoleggi, intermodalità con il trasporto pubblico.

▶ LA RETE COME STRATEGIA DI QUALITÀ

La rete ciclabile deve avere funzione trasportistica per spostamenti casa-lavoro-scuola-attività sociali e per il tempo libero.

I principali aspetti qualitativi di una rete ciclabile sono:

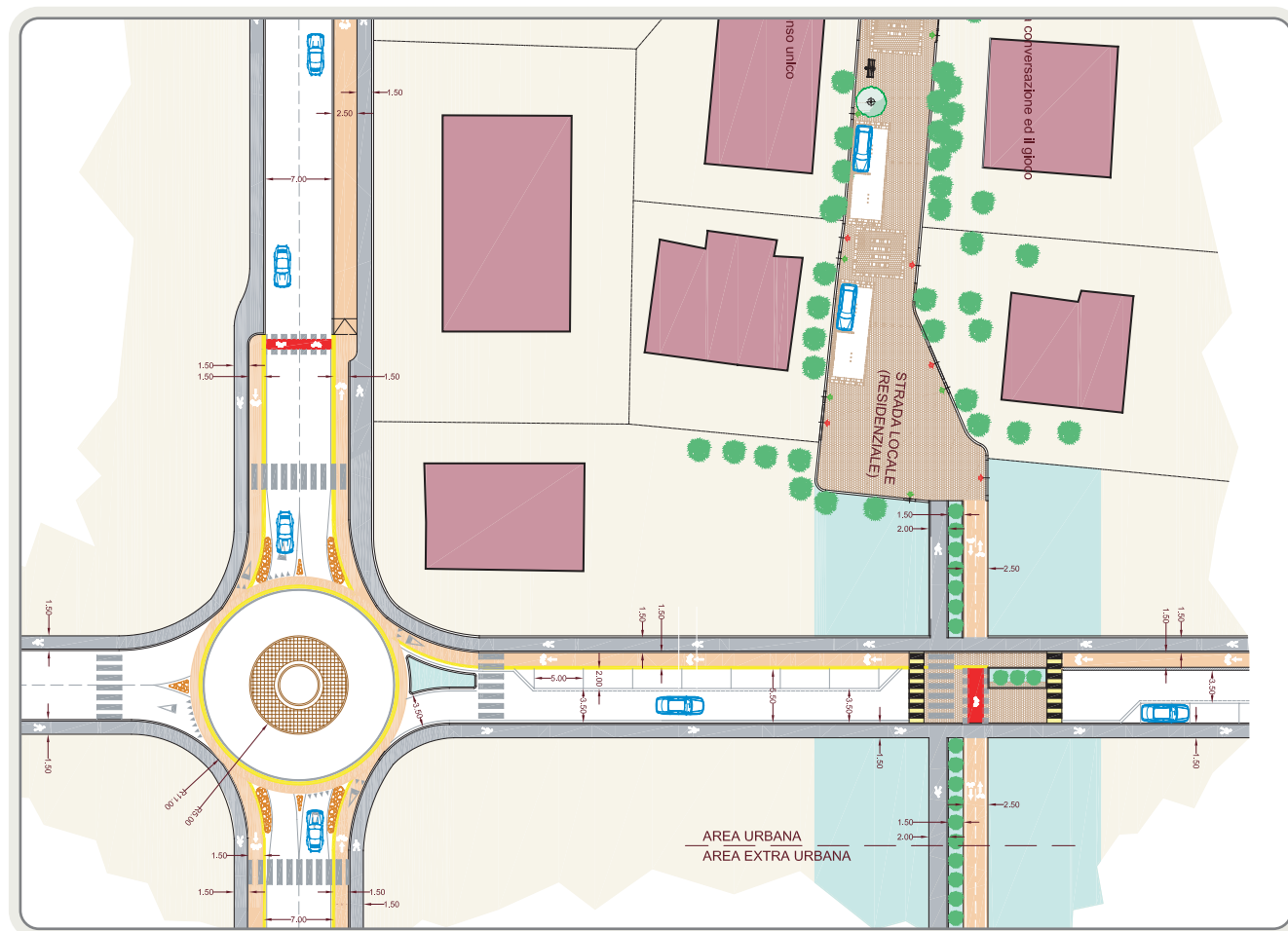
- Continuità
- Comfort
- Riconoscibilità
- Attrattività
- Sicurezza
- Convenienza



► PISTE CICLABILI DOVE E COME?

Le piste ciclabili sono necessarie quando le direttrici individuate si sviluppano necessariamente in affiancamento alle arterie importanti, dove c'è incompatibilità tra traffico motorizzato e biciclette, per superare i passaggi obbligati come fiumi, mura della città e assi infrastrutturali importanti. I percorsi ciclabili devono essere organizzati con una priorità di sviluppo ed una gerarchia funzionale. Generalmente la rete è composta da un sistema di percorsi radiali importanti e da reti locali di quartiere.

► IL BICI PLAN DEVE PREVEDERE ANCHE LA SOLUZIONE SCHEMATICA DELLE PRINCIPALI INTERSEZIONI



► NON SOLO PISTE MA ANCHE MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Gli interventi di moderazione del traffico, le zone 30, le piattaforme rialzate, gli attraversamenti ciclo-pedonali rialzati o protetti con isole salvagente e le situazioni di messa in sicurezza stradale costituiscono interventi che realizzano la compatibilità tra traffico motorizzato e biciclette a favore della ciclabilità diffusa. All'interno dei centri abitati è bene che la velocità massima diventi di 30 km/h sia nei nuclei storici, sia nelle aree di nuova espansione.

► BICI PLAN STRUMENTO DI COMUNICAZIONE... PER CONTATTARE IL CICLISTA

Marketing e comunicazione sono strumenti strategici per contattare i cittadini ed indurli con successo a comportamenti mirati

LA BICICLETTA
PORTA IN GIRO
IL TUO SORRISO

città di mestre

→ **BICIPLAN**
PIANO CICLABILE COMUNALE

In Italia come in Europa si vanno consolidando esperienze di comunicazione e di marketing urbano perché l'obiettivo vero non è costruire tante piste ciclabili ma attivare mobilità ciclistica

► NON SOLO INFRASTRUTTURA MA ANCHE PROMOZIONE ... PER MOTIVARE IL CICLISTA



AL LAVORO IN BICI



A FARE LA SPESA IN BICI



ALL'UNIVERSITÀ E A SCUOLA IN BICI

PUNTARE ALLA SICUREZZA

- Proporre gadgets come **bretelle catarifrangenti**, **catadiottri**, **dispositivi di illuminazione**
- Attivare campagne di promozione per la sicurezza della bici