
“La circolazione delle biciclette in doppio senso di marcia”

Ing. Enrico Chiarini

Premessa

Questo documento, redatto in forma personale, affronta la questione della circolazione delle biciclette in doppio senso di marcia.

Può essere soggetto a continui aggiornamenti dovuti a modifiche normative, inesattezze interpretative o errori di scrittura.

In seno alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) è aperto un dibattito su come interpretare e applicare alcune norme stradali, sul valore da attribuire ai pareri e chiarimenti ministeriali in materia. Le valutazioni riportate nel presente documento non sono condivise in tutti i loro aspetti, ma si è ritenuto di scriverle per fissare il punto di arrivo di un proprio percorso formativo e di studio, che potrà anche modificarsi a seguito di successivi confronti in ambito FIAB, evoluzioni normative ed interpretative.

Riferimenti normativi

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285
Nuovo codice della strada (CDS)
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495
Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (REG)
- D.M.LL.PP. 30 novembre 1999, n. 557
Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (DM)
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001
“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” (DM2001)

INTRODUZIONE

Il tema della mobilità sostenibile è divenuto ormai oggetto quotidiano di confronto e di impegno istituzionale.

Il Nuovo Codice della Strada del 1992, all'art.2, indica come obiettivi da perseguire: la riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; il miglioramento del livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; il miglioramento della fluidità della circolazione.

Nelle Direttive per la redazione dei Piani del Traffico del 1995, al punto 3.2.2, si dice che è importante “fornire alternative modali all'uso di autoveicoli per il trasporto individuale privato”. Da cui la conseguente richiesta di “facilitazioni per le modalità di trasporto pedonali e ciclistiche”.

Il Decreto Ministeriale del 27/03/1998 “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” introduce alcuni impegni da affrontare per ridurre le emissioni inquinanti nelle aree urbane prodotte dai mezzi di trasporto motorizzati.

Il 16 febbraio 2005 è entrato in vigore il Protocollo di Kyoto con l'obiettivo di fronteggiare la minaccia dell'effetto serra e dei cambiamenti climatici.

La diffusione della bicicletta dipende dalla continuità ed estensione della rete ciclabile, ovvero di quel sistema complesso e integrato di spazi dedicati (piste ciclabili) e spazi condivisi (strade con traffico non elevato), che consente di organizzare gli spostamenti in bicicletta in modo efficiente.

La possibilità di circolare in bici in doppio senso di marcia permette un completamento a basso costo della rete ciclabile e offre interessanti alternative a strade fortemente trafficate.

Il ricorso massiccio allo strumento del senso unico, se da una parte può essere utile per scoraggiare il traffico veicolare di transito, dall'altra parte crea situazioni imbarazzanti e di grande scomodità per chi sceglie di spostarsi in bicicletta, in evidente contrasto alle sollecitazioni normative richiamate.

SITUAZIONE ESISTENTE

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

Anche in Italia diverse Amministrazioni locali hanno attuato tale soluzione, sia su singole strade che su intere zone dei centri storici regolati come "zone 30". Purtroppo si tratta di una soluzione non molto corretta dal punto di vista normativo, in quanto sulle strade regolamentate a senso unico, la circolazione delle biciclette in promiscuo con i veicoli in direzione opposta al senso di marcia veicolare, può essere introdotta solo realizzando una pista ciclabile in sede propria, ai sensi dell'art. 6 c.2 lett. a) del DM557/99 (cfr. chiarimento Ministero dei Trasporti prot. 40810 del 14/05/2008).

Inoltre, confrontando le definizioni di strada, di cui all'art.2 c.3 del CDS e le possibili localizzazioni delle piste ciclabili, di cui all'art.6 c.6 del DM557, discenderebbe che:

- su strada urbana di quartiere a senso unico, l'eventuale pista ciclabile deve necessariamente essere realizzata su sede propria se di senso discorde; può essere realizzata su corsia riservata solo se di senso concorde;
- su strada urbana locale a senso unico, l'eventuale pista ciclabile deve necessariamente essere realizzata su corsia riservata di senso concorde;
- non è ammessa la realizzazione di itinerari ciclabili in sede promiscua, sulla medesima corsia o carreggiata, in senso contrario a quello veicolare.

Sintesi tipologie esistenti in Italia:

Senso unico veicolare SENZA segnaletica aggiuntiva

- In Italia non sono ammesse biciclette (e altri tipi di veicoli) nel senso opposto

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

- In Italia è irregolare

Senso unico veicolare CON pannello integrativo "eccetto ...", CON corsia riservata, per ammettere altri veicoli in senso opposto

- In Italia è irregolare

Senso unico veicolare con affiancata pista ciclabile in sede propria (monodirezionale opposta al senso veicolare o anche bidirezionale)

- In Italia è regolare (solo su strade di quartiere)

Strada a doppio senso di marcia di cui uno impedito a tutte le categorie di veicoli meno le biciclette

→ In Italia è regolare

Strada con percorso ciclopedonale

→ In Italia è regolare

PROSPETTIVE

- 1) Ignorare la normativa vigente e i chiarimenti ministeriali agendo come si crede più opportuno, anche proponendo nuove realizzazioni ispirate a modelli europei, assumendosene le conseguenti responsabilità.
- 2) Adeguarsi alla normativa vigente sfruttando tutte le opportunità possibili: piste in sede propria o altre soluzioni conformi.

In ogni caso è necessario comunque sollecitare modifiche alla normativa nazionale verso criteri già sperimentati positivamente a livello europeo (cfr. "Il codice della strada e i ciclisti" Quaderno n.2 Centro Studi Gallimbeni FIAB).

DESCRIZIONE SOLUZIONI CONFORMI

Pista ciclabile in sede propria



Secondo l'art.6 DM 557 non è possibile realizzare piste ciclabili in sede propria su strade locali ma solo su strade di quartiere.

Regolamentazione di una strada a doppio senso di marcia di cui uno impedito a tutte le categorie di veicoli meno le biciclette

Si può regolamentare una strada a doppio senso di marcia e vietare un senso ad una o più categorie di veicoli.

Occorre distinguere fra strade nuove e strade esistenti.

La differenza sta nel rispetto delle dimensioni geometriche: quelle nuove devono rispettare i minimi normativi (cfr. § 3.4 DM 05/11/2001) mentre quelle esistenti se possono essere adeguate è meglio, altrimenti è possibile derogare in virtù dell'art.2 dello stesso DM.

Dato che le strade esistenti nei centri urbani hanno dimensioni piuttosto contenute, non è facile riorganizzarle per ottenere le dimensioni previste dalle norme (es. larghezza carreggiate delle strade locali doppio senso di marcia: 5,50 m).

In particolare, l'art. 2 del D.M. 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 ed integrazioni, e sono di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa."

In caso di necessità è inoltre possibile su alcune strade non disegnare le strisce longitudinali (cfr. § art.138 c.6 REG).

Quindi la soluzione proposta è:

- ammissibile per tutte le strade nuove conformi alle dimensioni normative (cfr. § 3.4 DM 05/11/2001);
- ammissibile per le strade esistenti aventi anche dimensioni inferiori a quelle normative (cfr. § 3.4 DM 05/11/2001) in quanto derogabili in base all'art.2 dello stesso DM (come modificato dal Decreto 22/04/2004);
- ammissibile per le strade residenziali (come definite dall'art.3 c.1 p.58 CDS e art.135 c.12 REG) in quanto trattasi di "strade a destinazione particolare" (cfr. § 3.5 DM 05/11/2001) per le quali "le caratteristiche compositive" del DM 05/11/2001 "non sono applicabili".

Pertanto su molte strade urbane è possibile regolamentare la circolazione a doppio senso di marcia, di cui uno vietato ad alcune categorie di veicoli (es. quelli più ingombranti, fra cui le automobili).

Si tratta di un'opportunità da utilizzare preferibilmente nelle strade 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. Tale situazione si verifica in aree urbane sottoposte a condizioni di particolare tutela dell'utenza debole: i centri storici, le "strade/zone residenziali" e tutte le "zone 30".

La scelta se applicare questa soluzione dipende dalle condizioni della strada:

- larghezza disponibile (almeno 4,00-4,50 metri ?)
- presenza o meno di parcheggio laterale
- flussi di traffico
- ecc.

La decisione tecnico-amministrativa dipende dal responsabile dell'ufficio comunale competente.

La soluzione proposta è facilmente applicabile in quelle strade dove è attualmente presente un "eccetto bici".

Difatti la dimensione di queste strade è pari a circa:

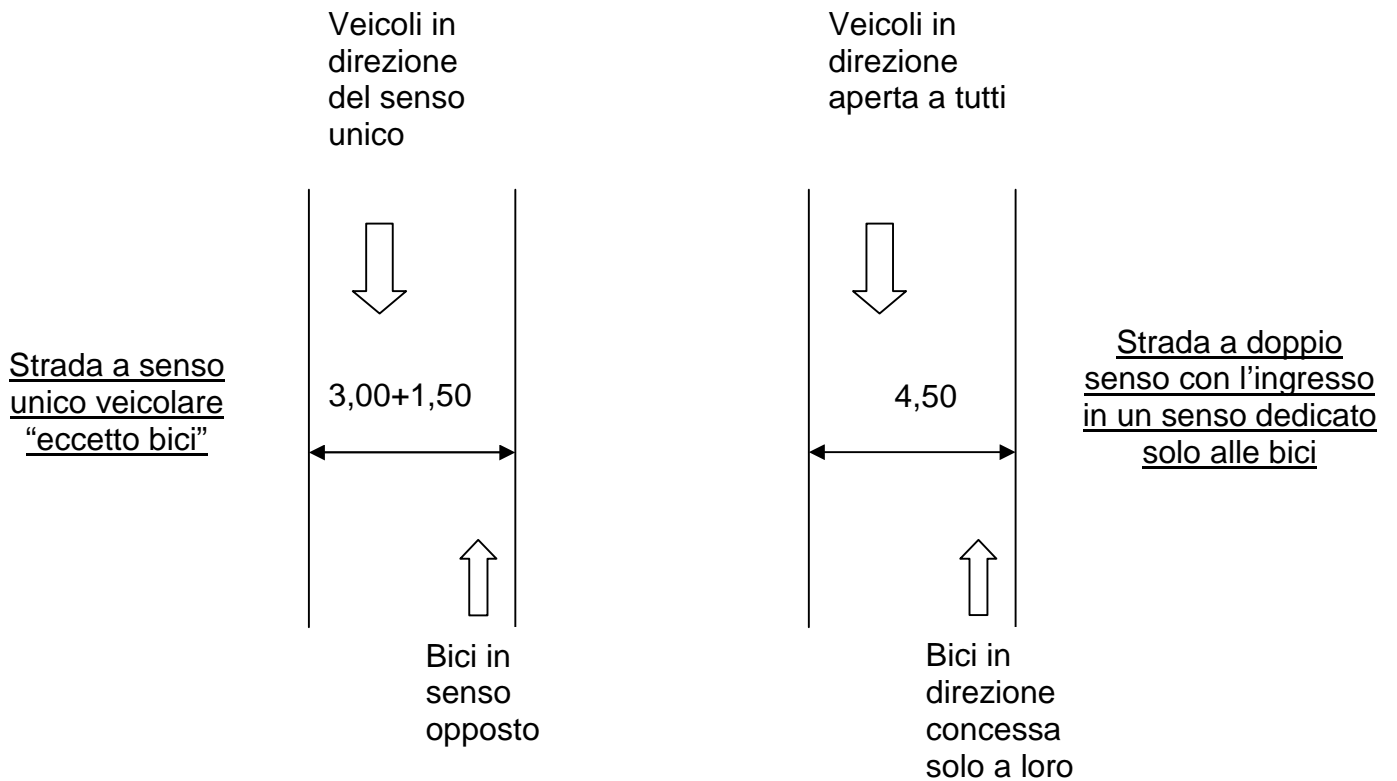
3,00-3,50 metri di corsia veicolare,

più 1,50 metri di percorso ciclabile in senso opposto,

per un totale di circa 4,50-5,00 metri (eventuali marciapiedi esclusi).

Se con il segnale "eccetto" parrebbe tutto a posto (normativa a parte) togliendo il segnale "eccetto" e stabilendo il doppio senso con uno dedicato solo alle biciclette, nulla cambia come dimensioni e, potendo trascurare la linea di mezz'isola (strade locali, residenziali) tutto funzionerebbe come prima, ma con organizzazione segnaletica diversa (vedere schema sotto).

Schema di raffronto fra strada a senso unico con "eccetto bici" e strada a doppio senso di marcia con esclusione di tutti i veicoli meno le biciclette in un senso.



Esempio

Si tratta dell'intersezione con una strada a destra regolamentata a doppio senso di marcia. In prossimità dell'incrocio è stato collocato un segnale verticale di direzione obbligatoria con l'eccezione di alcune categorie di veicoli e utenti.

Così facendo non risulta necessario predisporre alcuna segnaletica orizzontale dedicata alle biciclette, in quanto la strada resta a tutti gli effetti a doppio senso di marcia.



Intersezione con segnale di "direzione obbligatoria"



Segnale di "direzione obbligatoria" (con questo segnale non serve segnaletica orizzontale specifica)

Percorsi promiscui pedonali e ciclabili

Se a fianco della carreggiata esiste un marciapiede di sufficiente larghezza utile (almeno 250 cm), potrebbe essere regolamentato come percorso promiscuo pedonale e ciclabile, offrendo l'opportunità alle biciclette di utilizzarli per procedere nel senso opposto al senso unico. In questo caso naturalmente le biciclette dovranno adeguare la propria velocità al traffico pedonale e, in caso di elevata presenza di pedoni, condurre le biciclette a mano.



DM 557 Art.4 c.5:

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