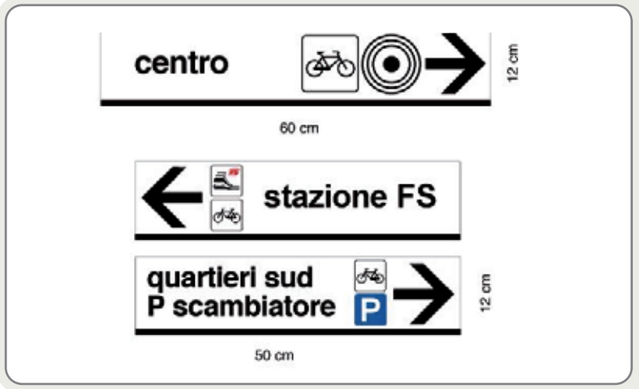
© OUT LINE 349.8536766

NON SOLO INFRASTRUTTURA MA ANCHE SERVIZI

SEGNALETICA DEDICATA... PER INDIRIZZARE IL CICLISTA



Segnali di direzione urbano
(sottodimensionati per viablità 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
presidente@fiab-onlus.it

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

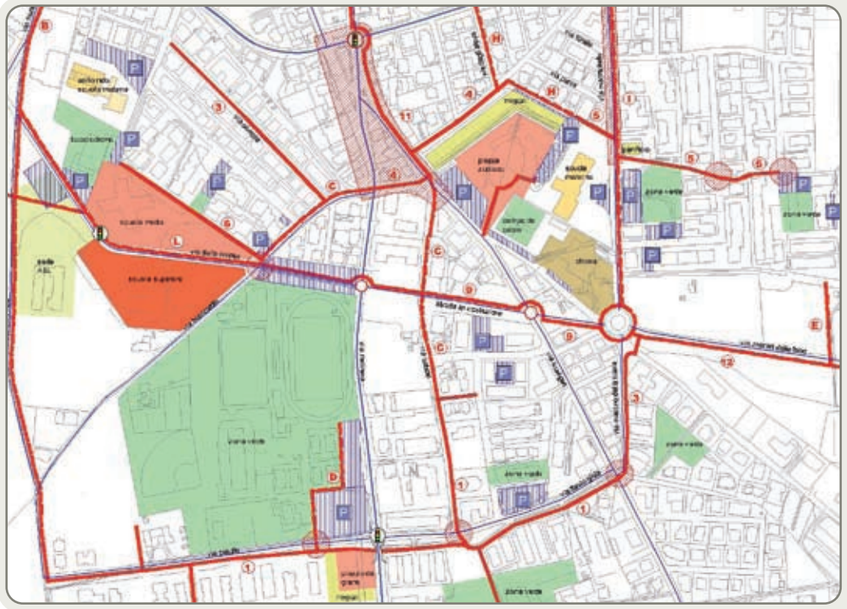
a cura di Antonio Dalla Venezia, Marco Passigato e Francesco Seneci

FIAB ONLUS
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
- Riconoscibiltà
- Sicurezza
- Comfort
- Attrattività
- Convenienza

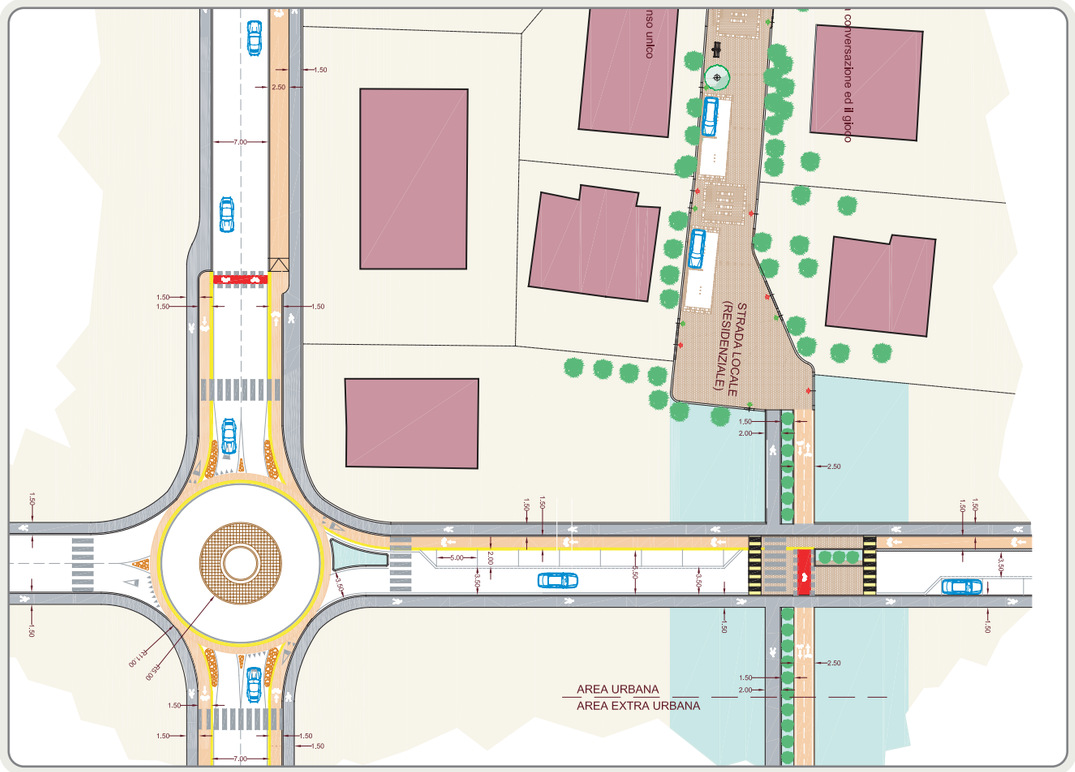
PISTE CICLABILI DOVE E COME?

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.

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.

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



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

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, catadriotti, dispositivi di illuminazione**
- Attivare campagne di promozione per la sicurezza della bici