

Il doppio senso “limitato” alle biciclette

“Controsenso” in bici, finalmente prevale il buon senso

In data 21/12/2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con parere prot. 6234 si è espresso a favore della tesi della Fiab che sosteneva la libera circolazione delle biciclette in strade con sezione ridotta.

Di seguito si espone il sistema di circolazione delle biciclette nelle strade a doppio senso “limitato”.

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.

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.

In Italia diverse Amministrazioni locali hanno attuato tale soluzione, sia su singole strade che su intere zone dei centri storici regolati come “zone 30”, anche se si tratta di una opportunità ancora controversa dal punto di vista normativo.

La soluzione del senso unico “eccetto bici” è quella più facilmente condivisibile e riconoscibile a livello europeo, semplice da adottare e già sufficientemente collaudata con esiti interessanti sul fronte della sicurezza stradale.

In attesa che il senso unico “eccetto bici” possa giungere a migliore maturazione normativa si è sviluppata una soluzione compatibile per facilitare la circolazione delle biciclette in ambito urbano. Sostanzialmente consiste nel regolamentare una strada a doppio senso di marcia e vietare un senso ad una o più categorie di veicoli.

Questo sistema è facilmente applicabile a strade attualmente a senso unico, ristabilendo il regime di doppio senso con le necessarie specifiche sotto elencate.

Molte strade esistenti hanno caratteristiche geometriche che non consentono la realizzazione di percorsi ciclabili separati dal traffico. Eppure esse hanno una valenza strategica per il completamento a basso costo della rete degli itinerari ciclabili in ambito urbano e garantire quindi la circolazione delle biciclette in tutte le direzioni.

Innanzitutto è bene ricordare che le “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” (DM 05/11/2001), si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e sono solo di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti (art.2 come modificato dal DM 22/04/2004).

L'art.4 c.1 lett. d) del DM 557/99 prevede, tra gli itinerari ciclabili, anche i percorsi promiscuo con gli altri veicoli.

Essi possono essere previsti per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili, prevista dal piano della rete degli itinerari ciclabili di cui all'art.3 c.1, nel caso in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. (Il piano è obbligatorio per tutti i comuni superiori a 30.000 abitanti)

In tal caso è necessario intervenire con idonei provvedimenti mirati a ridurre il differenziale di velocità tra ciclisti e automobilisti.

Al riguardo l'istituzione di una zona a velocità limitata di cui all'art. 135 c.14 del DPR 495/92 (zona 30), può ritenersi confacente all'esigenza sopra rappresentata, purché in condizioni di ridotto traffico veicolare.

(Considerando come massima capacità di una corsia nell'ora di punta il valore di 1200 veicoli/ora, per traffico veicolare ridotto si potrebbe considerare un valore inferiore al 50% e quindi inferiore a 600 veicoli/ora nell'ora di punta).

Dall'attuale formulazione dell'art.4 c.5 del DM 557/99 non ci sono vincoli sulla modalità di realizzazione di itinerari promiscui anche di senso opposto.

Qualora per difetto di spazio non sia possibile la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, ex art.6 c.1 e art.7 c.4 del DM 557/99, di senso opposto a quello veicolare, appare quindi ammissibile realizzare percorsi promiscui limitando il transito in senso opposto ai soli velocipedi, mediante l'impiego della segnaletica di obbligo di cui all'art.122 cc.2-3 del DPR 495/92 (figg. 80/81), integrata con i pannelli di cui all'art. 83 c.3 Mod. II 4.

Qualora i veicoli provengano da un senso unico, su entrambi i sensi di marcia deve naturalmente essere apposto il segnale "doppio senso di circolazione".

In merito alle dimensioni della sezione stradale, nell'ipotesi di strade locali urbane, si può fare riferimento al modulo minimo di corsia pari a 2,75 m, maggiorato della larghezza minima di corsia ciclabile pari 1,50 m, per un totale di 4,25 m.

Tale misura è da intendersi attualmente come minima inderogabile per consentire il transito di veicoli a motore di massa complessiva fino a 3,5 t in un senso, e di velocipedi a due ruote in senso opposto.

Per motivi di sicurezza non è opportuno consentire la sosta sulla mano percorsa dai velocipedi.

Per quanto riguarda la segnaletica orizzontale, come consentito dall'art.138 c.6 del DPR 495/92, non si dovranno tracciare le strisce longitudinali; conseguentemente, non essendo definite le corsie di marcia, non si dovrà fare uso della segnaletica verticale di cui all'art.135 c.19 ("uso corsie"); in tal caso tutti i conducenti dovranno adottare il comportamento di cui all'art.143 cc.1-2 del Codice della Strada e, qualora si necessario, quello di cui all'art. 150 c.1.

Esempio:

