

Muoversi a Varese bici e bus nella stessa corsia... insieme si può

Da alcuni anni la convivenza di fatto tra bici e bus nella stessa corsia riservata ha consentito di sperimentare che non c'è incompatibilità.
... allora mettiamoci in regola e diamoci delle regole!



Cosa dice il Codice della Strada

(rif. Art. 6 c. 4b-c e Art. 7 c.1°)
L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

- ... b) stabilire obblighi, divieti 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;
- c) riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi...

Perché insieme

La bicicletta (tradizionale e a pedalata assistita) è sicuramente un mezzo di trasporto che deve essere incentivato per migliorare la mobilità cittadina: non inquina, occupa poco spazio è molto efficiente negli spostamenti porta a porta sulle brevi distanze.

Come in gran parte delle città italiane, le strade di Varese sono di larghezza limitata e pressoché egemonizzate dagli autoveicoli in movimento o in sosta; non sono quindi realizzabili in modo esteso corsie ad uso esclusivo delle biciclette.

Ne consegue la necessità di condividere il più armoniosamente possibile tutti gli spazi disponibili tra i diversi utenti e mezzi di trasporto.

Bus e bici fanno squadra

Entrambi rappresentano una soluzione al problema della congestione veicolare e vanno decisamente incentivati. Nella struttura viaria e del trasporto pubblico varesino, allo stato attuale, la convivenza tra i due mezzi di trasporto offre importanti vantaggi ai ciclisti e pochi svantaggi al mezzo pubblico. Un'analisi puntuale delle singole tratte dovrà mettere in luce le eventuali criticità e indicare le soluzioni più appropriate.



Vantaggi per il ciclista

- Percorsi **più sicuri** rispetto alle strade utilizzate dagli altri autoveicoli, grazie alla minore intensità di transito dei bus e alla maggiore affidabilità dei conduttori del mezzo pubblico.
- Percorsi **più diretti** nell'attraversamento della città per gli spostamenti quotidiani.

Le obiezioni

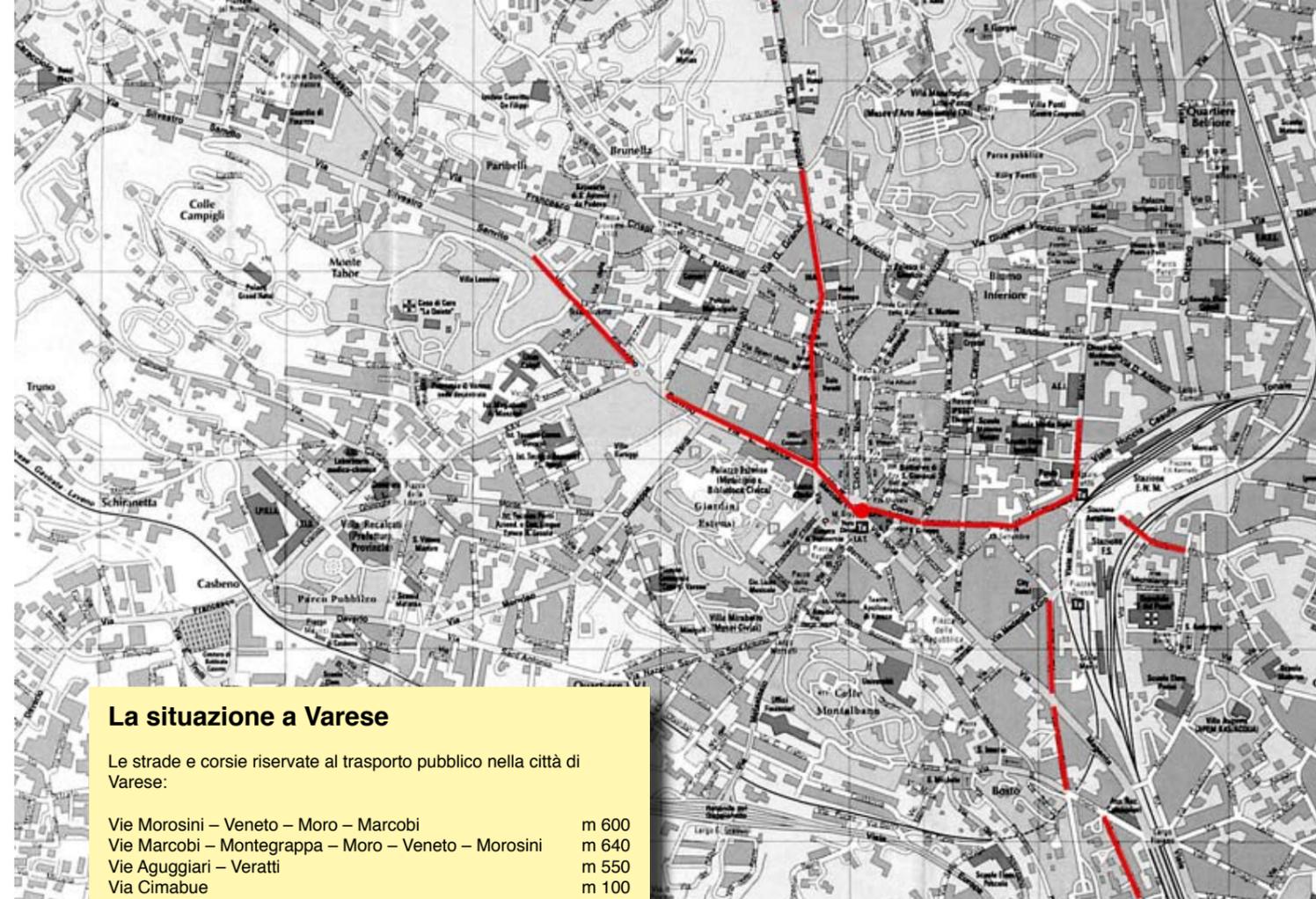
- Pericolo di **collisione** tra bus e bicicletta: il pericolo di incidente tra bus e bicicletta non è certamente superiore a quello che si riscontra al di fuori delle corsie (o strade) riservate, la cosa importante è che vengano rispettati (anche dai ciclisti) i comportamenti prescritti dal Codice della Strada.
- **Rallentamento** del trasporto pubblico: a Varese i tratti di corsie e strade riservate sono così brevi e interrotti da fermate, incroci, semafori da non permettere al bus di sviluppare alte velocità. In generale la velocità media sulle stesse corsie non è molto superiore a quella di una bicicletta. Il vero vantaggio della corsia riservata sta quindi nell'evitare le code degli autoveicoli ai semafori e i rallentamenti dovuti a manovre di parcheggio a bordo strada.



Gestire i possibili conflitti con le regole

La larghezza delle corsie bus è talvolta abbastanza limitata (intorno a m 3 oltre a 54 cm delle linee di demarcazione) rendendo problematico il sorpasso della bicicletta da parte del bus.

Affinchè il trasporto pubblico non venga penalizzato dal traffico ciclistico ed il ciclista non sia esposto a pericoli, in particolare nei tratti ad intenso traffico di bus (es. asse via Moro – via Morosini) potrà essere opportuno dissuadere il sorpasso alla fermata dei bus da parte del ciclista.



La situazione a Varese

Le strade e corsie riservate al trasporto pubblico nella città di Varese:

Via Morosini – Veneto – Moro – Marcobi	m 600
Via Marcobi – Montegrappa – Moro – Veneto – Morosini	m 640
Via Aguggiari – Veratti	m 550
Via Cimabue	m 100
Via Indipendenza	m 120
Via Sacco(direzione centro)	m 250
Via Sacco(direzione esterna)	m 250
Via Sanvito (due tratti)	m 350
Via Manin	m 200
Vie Valverde – Piatti	m 300
Via Piave	m 200
Via S.Pedrino	m 200
Via Limido	m 200
Via Maspero	m 150
Viale Belforte	m 120
Via Milano	m 100

Sviluppo totale corsie BUS circa m 4330

... e con un po' di cortesia

Promuovere un "galateo urbano" che induca gli utenti della strada ad avere reciproco rispetto e cortesia può essere più efficace delle prescrizioni formali: il ciclista che procede lentamente potrebbe accostare (eventualmente fermandosi) per consentire al bus che lo segue di procedere a velocità più elevata.



Buoni esempi in Europa



Londra



Lione



Munster



Berlino



Bruxelles



Parigi



Chiasso

...e in Italia

I problemi di circolazione del traffico sono spesso molto differenti da città a città ed ogni amministrazione deve cercare (sperimentare) la soluzione praticabile più appropriata alla propria realtà.

In Italia, ad esempio, in modo più o meno esteso, hanno adottato la condivisione di corsie riservate le città di Bologna, Bergamo, Brescia, Verona, Udine, Siena, Novara, Livorno, Forlì, Mestre,...



Bergamo



Bologna



Brescia



Fiab-Ciclocittà, P.zza De Salvo 8,
21100 Varese
tel e fax 0332 812059, e-mail
ciclocitta.varese@tiscali.it
ciclocittavarese.blogspot.com

