

Muoversi a Varese contro senso ... è buon senso. Doppio senso per le bici nelle strade a senso unico.

In molte città europee e anche in Italia, è stata dimostrata l'efficacia del doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico ... allora iniziamo a ragionarci e a sperimentarlo anche a Varese.



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;

(rif. Art. 143)

I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.

I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

Perchè consentire i due sensi alle biciclette?

Al fine di regolare il flusso dei veicoli a motore, ingombranti e veloci, sono stati istituiti i sensi unici che obbligano le auto a lunghe deviazioni. Nel centro urbano, dove la velocità deve essere comunque ridotta, perché la bicicletta, che ha un ingombro minimo, deve avere le medesime limitazioni e allungare il proprio percorso? La possibilità di abbreviare i percorsi rende molto più vantaggioso l'uso della bicicletta. La presenza di biciclette sulla strada modera il traffico automobilistico, sollecita una maggiore attenzione ed una riduzione generale della velocità, con effetti favorevoli a tutti gli utilizzatori soprattutto all'utenza debole.



Maggiore sicurezza

E' accertato che la maggior parte degli incidenti, anche gravissimi, di cui è vittima il ciclista, sono causati dal tamponamento di autoveicoli sopraggiungenti alle spalle del velocipede. Nel caso di marcia in senso opposto, a bassa velocità, si stabilisce un contatto visivo tra ciclista e automobilista che consente di controllare meglio la situazione che non percorrendo lo stesso senso di marcia. Inoltre il conducente della vettura è seduto alla sinistra, ossia il lato dove si effettua l'incrocio dei due mezzi, più vicino al ciclista rispetto al sorpasso: valuterà quindi meglio lo spazio occorrente anche in una strada stretta. Anche nel caso di apertura improvvisa della portiera di un'auto in sosta, le conseguenze per il ciclista sarebbero più lievi poiché l'urto farebbe richiudere la portiera verso l'abitacolo attenuandone l'impatto.

Dove

L'apertura ai due sensi delle biciclette nelle strade a senso unico, viene principalmente praticato nelle aree centrali delle città, dove generalmente il traffico veicolare presenta velocità e intensità ridotte. Il pre-requisito fondamentale infatti, per scongiurare incidenti, è che la strada interessata e possibilmente l'intero comparto urbano siano soggetti al limite di velocità a 20 o 30 km/h.



Fattori da considerare per decidere se e come limitare il senso vietato ai soli veicoli motorizzati:

- il tipo di traffico
- la larghezza della carreggiata (min. m 3,00 circa)
- l'organizzazione della sosta
- la lunghezza della tratta
- gli sbocchi laterali
- la visibilità (strada in curva)
- la pendenza
- l'esistenza e la frequenza di slarghi di incrocio

(fonte: Ville de Genève, Contresens cyclables – document de travail n°28 – 2004)



Come

A seconda delle situazioni l'applicazione concreta del provvedimento può consistere:

- per le strade più larghe nella realizzazione di una corsia ciclabile in contro senso a quella di tutti i veicoli;
- in caso di carreggiate ridotte mediante segnaletica verticale con appositi cartelli integrativi ai due estremi della strada considerata e all'incrocio con strade laterali.

La situazione di Varese

Nel centro città, all'interno del "ring", la velocità e il volume del traffico è già attualmente abbastanza contenuto. La stessa situazione si presenta in altre strade e quartieri dei diversi rioni. Con poca spesa e senza modifiche improvvise e radicali alle abitudini di spostamento dei cittadini, possono quindi istituirsi il limite di velocità a 30 km/h ed eventualmente altri provvedimenti di moderazione del traffico (zone a traffico limitato, zona residenziale). In tali situazioni la circolazione delle biciclette in controsenso nelle strade a senso unico dovrebbe essere la norma e il divieto dovrebbe restare solo per quelle situazioni che presentano effettive condizioni di pericolo non risolvibili.

Qualche esempio:

Via Cavour e via Bagaini - larghezza carreggiata (escluso lo spazio di sosta) rispettivamente di m 4,00 e m 3,20 circa: compatibili con la circolazione delle biciclette nei due sensi mediante solo segnaletica verticale ed eventualmente qualche sistemazione di moderazione agli incroci.

Via Como - larghezza carreggiata di m 5,00: compatibile con la demarcazione di una corsia ciclabile unidirezionale dal palazzo delle Poste a via Cavour in senso opposto a quello consentito alla generalità dei veicoli.

Piazza Giovine Italia, via Bernascone e via Donizetti rappresentano altre situazioni in cui è utile e facilmente attuabile dare accesso alle biciclette nei due sensi. Negli ultimi due casi, inoltre, il sacrificio di qualche posto auto, pur non indispensabile, consentirebbe di dare respiro e abbellire le due strade del cuore cittadino.



Art. 3 Codice della Strada

Zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli. Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.



Reggio Emilia



Verbania



Livorno



Bologna

Buoni esempi in Italia e in Europa

In Europa la pratica del senso unico limitato ai veicoli a motore è ormai consolidata in diversi paesi: Belgio, Francia, Svizzera, Olanda, Germania, Austria e recenti studi dell'Unione Europea ne raccomandano l'applicazione per migliorare la mobilità urbana.

In Francia viene introdotto nel codice della strada il controsenso ciclabile nel 2008, dopo che la cittadina di Illkirch-Graffenstaden, circa 24.000 ab. nel dipartimento francese del Basso Reno (Alsazia), ha sperimentato per cinque anni il controsenso ciclabile nella quasi totalità delle strade a senso unico senza che si sia verificato alcun incidente.

In Belgio, fin dal 1998, viene applicato il Sens Unique Limité (SUL), ovvero il senso unico limitato ai soli veicoli a motore, che nel 2004 viene reso obbligatorio in tutte le strade a senso unico a condizione che abbiano limite di velocità inferiore a 50Km/h e larghezza minima di m 3,00. Sono escluse solo le strade che presentino particolari problemi di sicurezza (ad esempio curve cieche). Il SUL deve essere obbligatoriamente segnalato con questi pannelli:



In Italia, per contro, tale pratica trova difficoltà ad affermarsi sia per lacune normative che per la scarsa cultura tecnica sulla mobilità ciclistica degli addetti ai lavori. Non mancano tuttavia esempi significativi, tra i quali la città di Reggio Emilia che con una apposita delibera di Giunta Comunale ha istituito dal settembre 2005 la zona 30 all'interno del centro storico e l'autorizzazione alle biciclette a percorrere in controsenso tutte le strade a senso unico comprese in tale zona.



Lione



Sint-Niklaas



Bruxelles



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



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

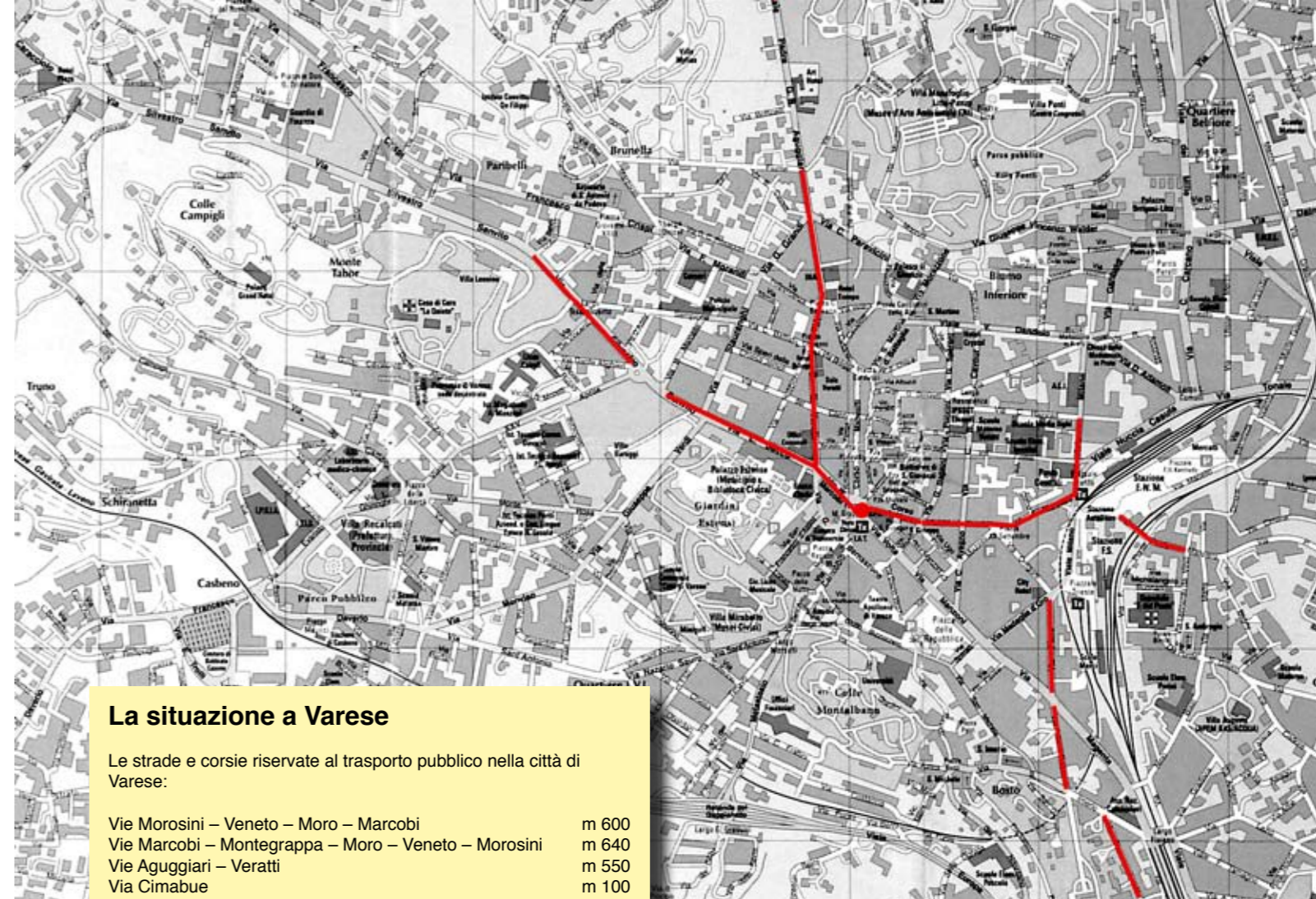
- Pericolo di **collisione** tra bus e bicicletta: il pericolo di incidente tra bus e bicicletta non è certamente superiore a quello che si riscontra al di fuori delle corsie (o strade) riservate, la cosa importante è che vengano rispettati (anche dai ciclisti) i comportamenti prescritti dal Codice della 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:

Vie Morosini – Veneto – Moro – Marcobi	m 600
Vie Marcobi – Montegrappa – Moro – Veneto – Morosini	m 640
Vie 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

