

Spett.le

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale

Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali

Divisione 6 – Attuazione del Codice della Strada in materia di Infrastrutture

Via Nomentana, 2

00161 ROMA

c.a.

Ing. Silverio Antoniazzi

Ing. Annamaria Atzori

Milano, 17 dicembre 2013

OGGETTO: NOTE AL DECRETO CICLABILITA'

Gentile Ing. Antoniazzi,

Gentile Ing. Atzori,

ovviamente le bozze da voi inviate richiederebbero un po' di tempo in più per una analisi approfondita, ma, vista l'importanza del tema che riveste ogni giorno di più il carattere di urgenza anche in relazione agli eventi drammatici che continuano a segnare le nostre strade, ci sentiamo di avanzare alcune osservazioni al documento da voi inviato.

Le nostre osservazioni sono declinate seguendo lo schema proposto e **non in ordine di rilevanza**.

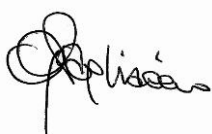
In particolare vedrete che c'è **un forte richiamo alla necessità di intervenire sulla strada e non solo su itinerari definiti**. A nostro avviso, infatti, la nuova struttura del decreto, legando la tipologia degli interventi alla classificazione delle strade rischia di far passare l'idea di una forte separazione del traffico ciclistico rispetto al traffico automobilistico.

A questa visione, soprattutto in ambito urbano, siamo **fortemente contrari** perché convinti che la vera sicurezza si costruisce realizzando un sistema di mobilità che abbia nella sicurezza sulla strada il suo cardine principale.

Con la speranza che queste nostre osservazioni possano essere recepite, inviamo i nostri più cordiali saluti.

Giulietta Pagliaccio

Presidente FIAB



Oggetto e finalità (decreto art.1, comma 4 e Istruzioni tecniche , art.1)

In generale ci sembra importante ribadire , anche nelle premesse, che l'obiettivo da raggiungere non sia non sia una efficiente "separazione" della **bicicletta** dalla strada ma il suo stare **in strada** in sicurezza.

Riprendendo un documento ANCI del 2010 ci sembra *che " si dovrebbero in primo luogo definire i criteri del come rendere ciclabili le strade. Questo principio ha lo scopo di superare la logica sostenuta fino ad oggi di separare sempre o preferibilmente le diverse categorie di traffico (veicoli, ciclisti, pedoni). Affrontare il tema della ciclabilità delle strade significa quindi individuare gli interventi che diminuiscono i conflitti pericolosi tra veicoli e ciclisti, accettando di renderne compatibile la convivenza soprattutto sulle strade esistenti, dove risulta spesso irrealizzabile qualsiasi intervento di separazione e/o specializzazione, che le norme vigenti vedono invece come unico sistema per garantire la sicurezza stradale".*

In questo modo potrebbero essere raggiunto l'obiettivo "di garantire la **sicurezza complessiva** della circolazione stradale" , richiamato nel successivo comma 6 (dell'art. 1 della bozza di decreto) e che **non** potrebbe essere **raggiungibile con** interventi di **sola separazione** dei diversi flussi veicolari.

Definizioni (Istruzioni tecniche art.3)

Introdurre il concetto di uso delle **varie tipologie di biciclette** (cargo bike, bici con carrello) e conseguente ragionamento sugli standard. In questo modo si comincerebbe a riconoscere l'esistenza di una serie di attività economiche legate al uso della bicicletta sia come veicolo che come strumento di lavoro.

Rafforzare il concetto di **continuità** nella definizione itinerario ciclabile e rete ciclabile.

Piani della mobilità ciclistica (Decreto art. 2 comma 1; Istruzioni tecniche art.4)

Rafforzare la necessità di formazione del **Biciplan**, immaginando complessità differenti in relazione alle tipologia delle città interessate , e strutturandolo come uno strumento in grado di :

- organizzare le analisi di partenza;
- definire degli obiettivi relativi ai livelli di ciclabilità (preferendo criteri di ripartizione modale e non solo sulla realizzazione delle infrastrutture;
- definire la pianificazione strategica, non limitandosi a definire degli itinerari ciclabili ma prevedendo tutte le azioni necessarie allo sviluppo della ciclabilità (moderazione, pedonalizzazione, servizi, etc.);
- definire il sistema di monitoraggio dei risultati.

Segnaletica (Istruzioni tecniche art.5.5)

Richiamo alla necessità di **segnaletica di direzione** dedicata alla bici, possibilità di applicazione immediata almeno nei tratti ad esclusivo uso ciclistico. Apertura alla possibilità di sperimentazione (come Regione Lombardia e altre).

Criteri di individuazione del tipo di pista e percorso (Istruzioni tecniche art. 6.1)

Eliminare l'automatismo fra **classificazione** della strada e **tipologia** dell'intervento. La classificazione stradale spesso non corrisponde , in realtà, ad un uso differenziato della struttura stradale. L'obbligatorietà di certe scelte sembra troppo indirizzata a scelte di "separazione" del traffico ciclistico.

Domanda ciclabile (Istruzioni tecniche art. 6.1.3)

L'estrema difficoltà a individuare la domanda ciclabile da servire (che oggi fra l'altro si può presentare con caratteristiche estremamente diverse a quelle di domani) rende **poco opportuno** affidarsi a **schemi** tipologici troppo **rigidi**. I ciclisti possono modificare le proprie scelte di spostamento senza vincolarsi eccessivamente al tipo di strada, preferendo itinerari anche non estremamente competitivi in termini di vantaggio economico, come invece avviene nei modelli di traffico motorizzato.

Caratteristiche dei diversi tipi di pista e percorso (Istruzioni Tecniche art. 6.2)

Introdurre la necessità di valutazione particolare nei **percorsi** realizzati **in aree protette** – la gran parte di quelli cicloturistici-. L'osservanza delle regole riguardo a pendenza e raggi di curvatura, ma anche la distanza fra pista e alberi, obbliga a forti interventi sulla morfologia del terreno (sbancamenti, rampe etc)- spesso incompatibili con i criteri di tutela.

Doppio senso ciclistico in senso unico automobilistico (Istruzioni tecniche art. 6.2.4)

Ridurre le restrizioni del parere ministeriale che lo rende, in contesto urbano, spesso inapplicabile. Eliminare le restrizioni relative alla **larghezza** della strada. Chiarire che è attuabile anche in presenza di auto in sosta in linea. Rivedere la segnaletica, uniformandosi agli esempi europei.

Area a preferenza ciclabile (Istruzioni tecniche art. 6.2.8) valutare l'opportunità di introdurre questa nuova, ennesima, categoria di spazi.

Prevedere, invece, che nelle **zone 30** sia consentito sempre, tranne esclusioni motivate, il doppio senso ciclistico e che, in strade individuate, si possa introdurre la precedenza al ciclista anche attraverso il divieto di sorpasso da parte delle automobili (modello belga).

Incroci semaforizzati (Istruzioni tecniche art. 6.4)

Ricerca la semplificazione delle dotazioni.

Con lanterne dedicate al ciclista, introdurre il **tempo** per le **bici** sempre **anticipato** rispetto alle auto.

Case avanzate: togliere limitazione di realizzazione nelle sole zone trenta e chiarire l'opportunità di corsia di arrivo alla casa avanzata.

Incroci a raso (Istruzioni tecniche art. 6.4.2)

Gli attraversamenti ciclabili devono inoltre essere ammessi e facilitati anche in collegamento di aree **pedonali**.

Rotatorie (Istruzioni tecniche art. 6.4.3)

Rivedere la possibilità di aree di preferenziazione ciclistica (bande, corsie)

Sulle **minirotatorie** ed anche su rotatorie di piccole dimensioni ad una carreggiata, molto diffuse nella moderazione del traffico, prevedere **percorsa al centro** della carreggiata da parte del ciclista (come in Svizzera).

Segnaletica orizzontale e verticale (Istruzioni tecniche art. 6.5) eliminare alcuni meccanismi di ripetizione della segnaletica verticale (ad esempio nei passi carrai, strade pedonali e locali). (art. 6.5).

Aspetti costruttivi (art. 6.6)

Rivedere dimensioni e tipologie con il criterio di diminuire sempre la separazione dal lato della pista ciclabili e favorire le **vie di fuga**.