Seminari di formazione di FIAB Tigullio

PROGETTARE CICLABILITA' SICURA



Due documenti:
PROGETTARE CICLABILITA' SICURA - Guida alla applicazione del DL76/2020
DARE STRADA ALLE BICICLETTE - I nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile





Il quadro normativo

è definito dall'art. 229 del **DL 34/2020** del 19.05.2020
"**Decreto Rilancio**"

come modificato e integrato dall'art. 49 del **DL 76/2020** del 16.07.2020 "**Decreto Semplificazioni**"

che hanno introdotto **novità al Codice della Strada**

A questo quadro legislativo, si è successivamente aggiunta una importante **Circolare del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno** "Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale" con specifico riferimento alle novità introdotte dal decreto

Note

Il **Codice della Strada è** una norma primaria, **una legge**, ma funziona in combinazione con altri quattro livelli di definizioni

1. I **regolamenti di attuazione**, che vengono approvati con decreti ministeriali

2. le **interpretazioni date dal Ministero** delle Infrastrutture e Trasporti o da quello degli Interni attraverso direttive e risposte ai quesiti

3. la **giurisprudenza** di settore

4. le **linee guida**, i **regolamenti locali** e le **ordinanze** con cui gli enti locali e i proprietari delle infrastrutture applicano le regole sulla strada

… ma !

,,, l'applicazione pratica delle nuove norme di legge **non deve necessariamente attendere** l'aggiornamento del Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada.
Il legislatore ha volutamente **definito strumenti semplici**, d'immediata e diretta applicabilità e piena efficacia

Contribuire ad applicare subito questa nuove norme, che sono espressamente **indirizzate alla sicurezza dei ciclisti**, è quindi indispensabile e **non farlo significherebbe procrastinare una condizione di pericolo a cui il parlamento ha inteso porre rimedio**

Concetto di sicurezza nuovo

basato su **convivenza regolata** e il **rispetto reciproco** tra gli utenti della strada





diverso da quello impostato sulla **segregazione**

La maggiore sicurezza degli utenti più vulnerabili si realizza attraverso l'**aumento del livello di attenzione** da parte di quelli potenzialmente più pericolosi

IL SONDAGGIO DEGLI AMICI DELLA BICICLETTA E DI OPEN GENOVA

Piste ciclabili e più sicurezza Lo chiede chi usa le due ruote



I nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile



Corsia ciclabile
Scheda 1



Corsia ciclabile
per doppio senso ciclabile
Scheda 2



Casa avanzata
Scheda 3



Uso ciclabile di corsie preferenziali
Scheda 4



Zona scolastica
Scheda 5



Strada urbana ciclabile, E-bis
Scheda 6

Le corsie ciclabili



Parigi

linea continua = uso esclusivo bici



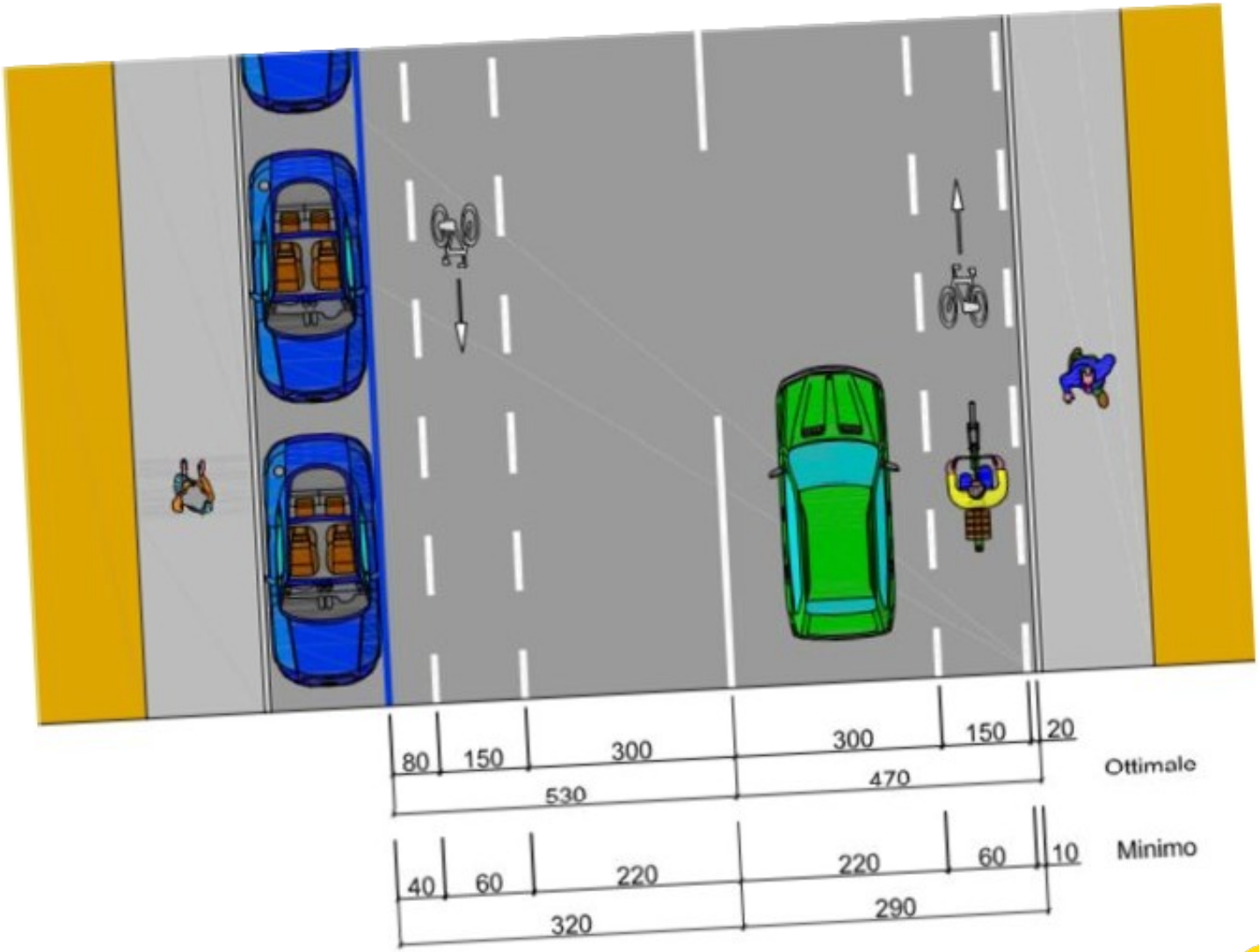
Firenze

linea tratteggiata = uso non esclusivo bici



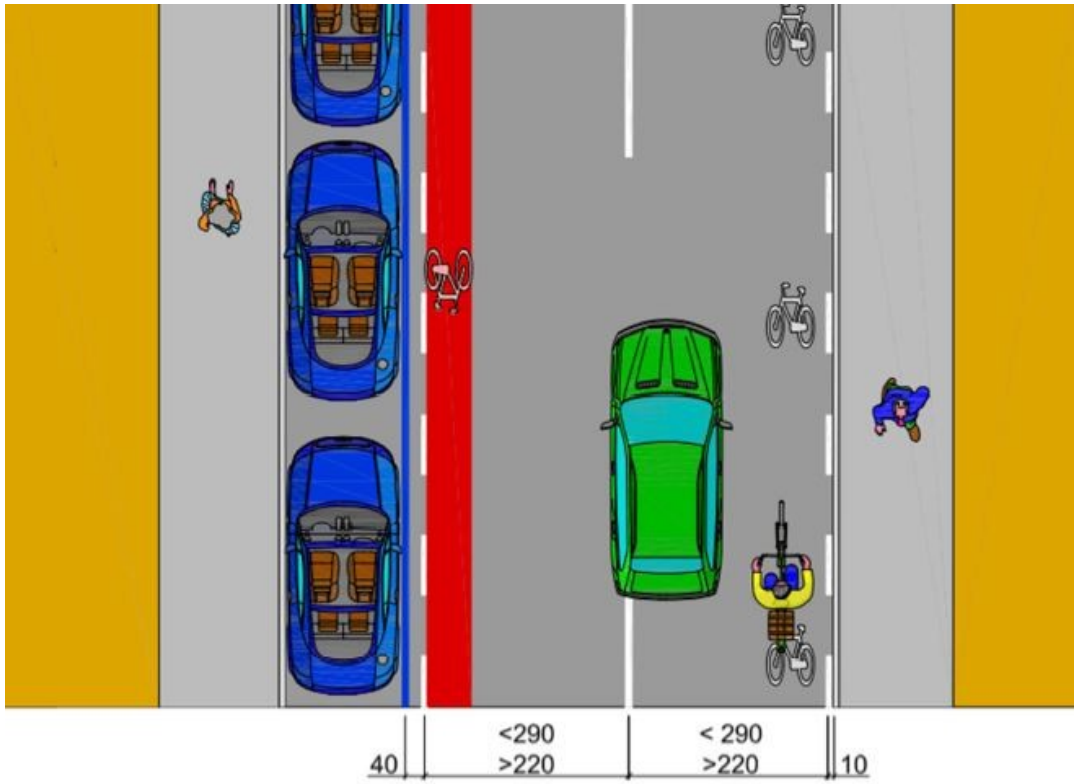
caditoia per ciclisti a Reggio Emilia

Dimensionamento delle corsie ciclabili





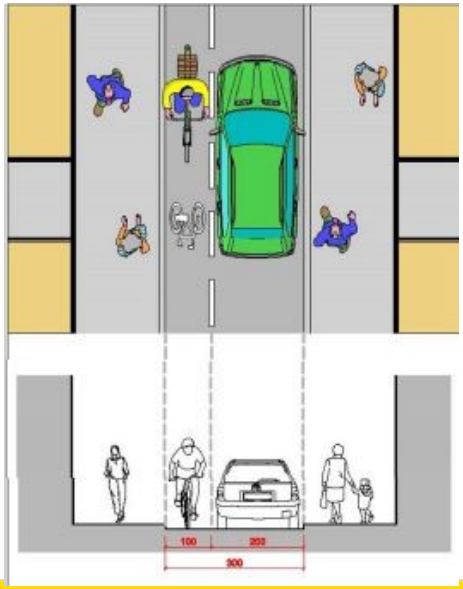
Esempio di assetto da evitare (Verona)



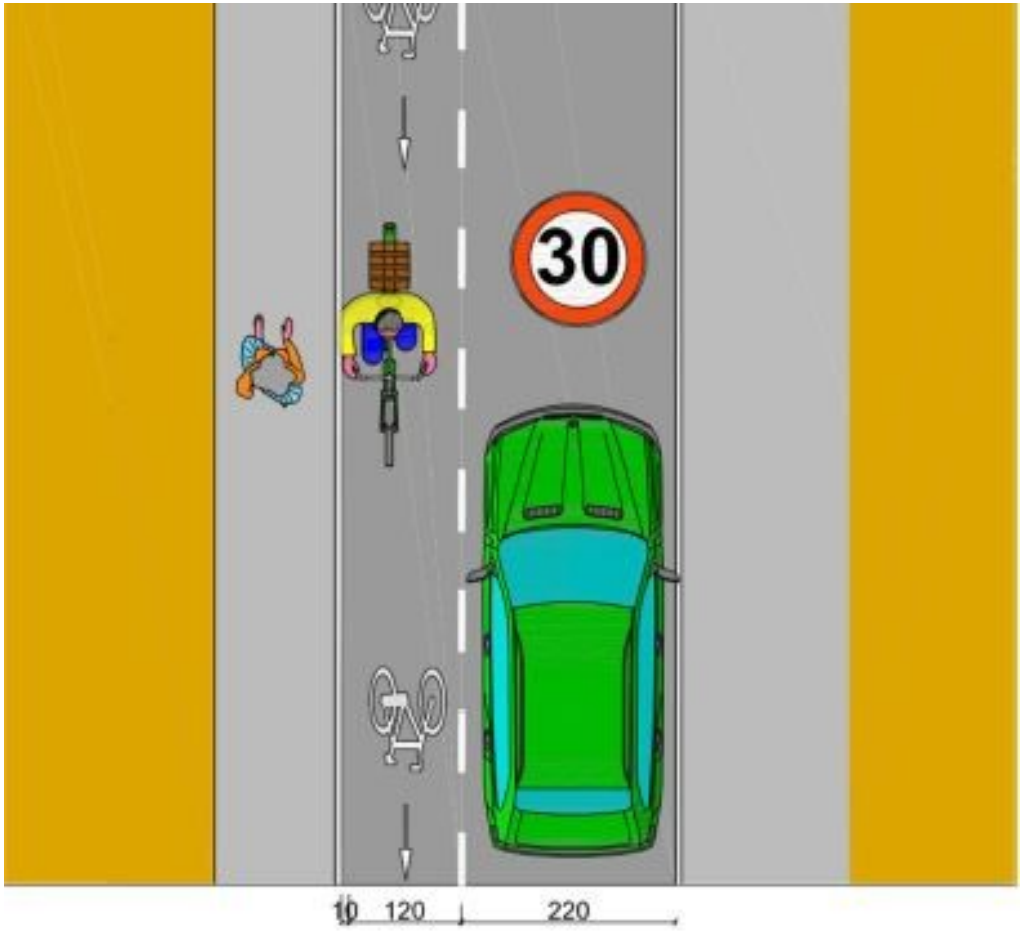
Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile



Reggio Emilia



… indipendente dalla larghezza della carreggiata



Casa avanzata





Casa avanzata con corsia di accesso sul lato destro della corsia specializzata centrale –Bologna, via Saragozza

… in strade con vel <= 50 km/h, anche con più corsie .. profondità almeno 3



Milano



Bologna

Uso ciclabile di corsie preferenziali



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura, da pag. 27

Possibilità per le biciclette di **utilizzare** le strade e **corsie preferenziali per i mezzi del trasporto pubblico** (autobus ecc) delimitate da linea continua bianca e gialla.

Favorisce la mobilità ciclistica diffusa utilizzando anche le corsie del trasporto pubblico

Può essere realizzata su tutte le corsie preferenziali purché la **larghezza** della corsia **non sia inferiore a metri 4,30** e non ci siano i binari tramviari

La **rete ciclabile si estende a nuovi percorsi che prima in genere erano vietati.**

Zona scolastica



Nelle zone scolastiche urbane **può essere limitata o esclusa la circolazione**, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, **in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco**

Favorisce la mobilità pedonale e ciclistica diffusa nelle strade vicino alle scuole, garantendo **maggior sicurezza a ragazze e ragazzi**

Può essere realizzata su tutte le strade urbane locali e di quartiere, pertanto su tantissime strade, e a protezione di tutti i livelli di scuola, dall'asilo nido all'Università.

Siamo **in attesa** che il Ministero indichi la **segnaletica prescrittiva**

Strada urbana ciclabile, E-bis



Per approfondire: Progettare ciclabilità sicura, da pag. 30

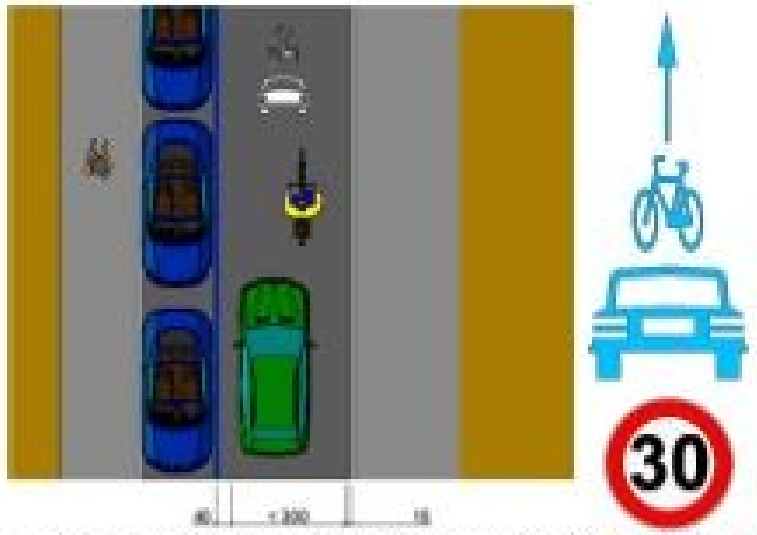
Il Codice della Strada classifica di categoria E le **strade urbane di quartiere**

La Strada E-bis è una strada urbana con limite di **velocità di 30 km/h o inferiore**, delimitata da appositi segnali di inizio e di fine, con **obbligo** di dare la **precedenza ai velocipedi**.

In che cosa si differenzia da una normale zona 30?

Che **le auto devono dare sempre la precedenza alle biciclette** e le **biciclette** possono viaggiare **anche appaiate**

In attesa che il Ministero approvi la segnaletica necessaria e prescrittiva



Trattamento delle strade senza possibilità di sorpasso auto-bici e segnaletica orizzontale

Doppio senso ciclabile in strade strette



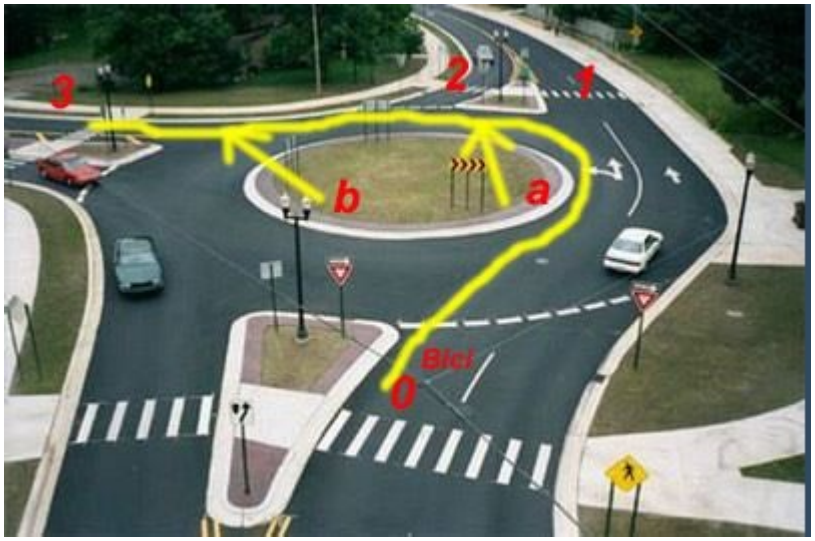


Parigi

Criticità – Le rotatorie



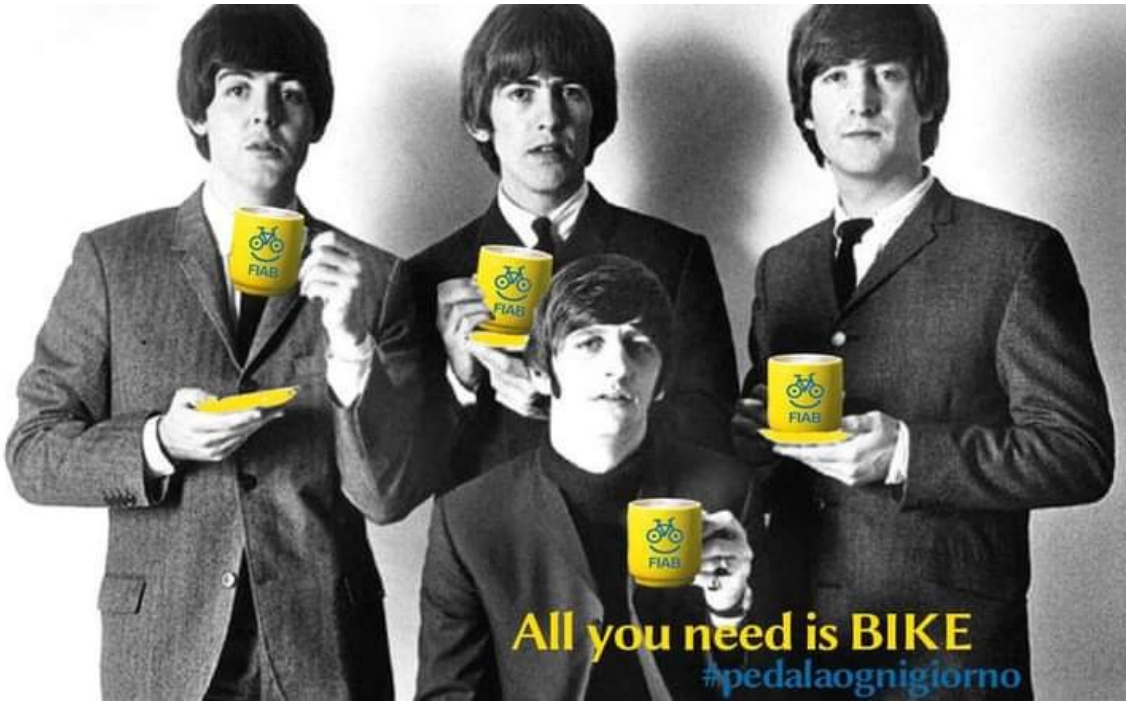






Dare strada alle biciclette

Progettare ciclabilità sicura



Presentazione a cura di Marco Veirana, presidente Fiab Tigullio