
“La pianificazione della mobilità ciclistica”

Ing. Enrico Chiarini

Il tema della mobilità sostenibile è divenuto ormai oggetto quotidiano di confronto e di impegno istituzionale.

Il **Nuovo Codice della Strada** del 1992, all'art.2, indica come **obiettivi da perseguire**: la riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; il miglioramento del livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; il miglioramento della fluidità della circolazione.

Nelle **Direttive per la redazione dei Piani del Traffico** del 1995, al punto 3.2.2, si dice che è importante **“fornire alternative modali all'uso di autoveicoli** per il trasporto individuale privato”. Da cui la conseguente richiesta di **“facilitazioni per le modalità di trasporto pedonali e ciclistiche”**.

Il Decreto Ministeriale del 27/03/1998 **“Mobilità sostenibile nelle aree urbane”** introduce alcuni impegni da affrontare per **ridurre le emissioni inquinanti nelle aree urbane** prodotte dai mezzi di trasporto motorizzati.

Il 16 febbraio 2005 è entrato in vigore il **Protocollo di Kyoto** con l'obiettivo di fronteggiare la minaccia dell'effetto serra e dei cambiamenti climatici.

Una nuova cultura della mobilità si sta facendo strada per affrontare l'emergenza degli incidenti stradali, dello smog, della qualità ambientale e la bicicletta assume un ruolo strategico.

“Ripensare la mobilità urbana significa ottimizzare l'uso di tutte le modalità di trasporto e organizzare la **“comodalità”** tra i diversi modi di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi) e individuale (automobile, motocicletta, **bicicletta**, a piedi).”
(Libro Verde - Verso una nuova cultura della mobilità urbana – **Commissione delle Comunità Europee – 2007**)

La diffusione della bicicletta dipende anche 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 normativa Italiana ha recepito queste esigenze e le ha tradotte in azioni di pianificazione e progettazione.

Per quanto concerne la mobilità ciclistica, una delle principali normative di riferimento è il DM 557/99

In esso, prima ancora delle specifiche progettuali, si richiamano gli **obblighi pianificatori**:

Art. 3. Strumenti di pianificazione DM557

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della **rete degli itinerari ciclabili** (...)

Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), (...), il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, (...).

Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una **verifica di compatibilità**, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

E' bene ricordare anche quanto riportato dall'art.14 comma 2-bis del Codice della Strada: "Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza."

Per chi invocasse il diritto a non eseguire interventi ciclabili in quanto non previsti dai programmi pluriennali non c'è alibi qualora ci fossero motivi di sicurezza "ragionevolmente comprovati mediante statistiche di incidentalità che vedano coinvolti conducenti di velocipedi" (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. 27243 del 17/03/2009).

Tutto ciò significa che ogni ente locale **è obbligato ad affrontare le esigenze della mobilità ciclistica** e formulare adeguate valutazioni.

Per il sottoscritto chi non attiva studi e interventi relativi alla mobilità ciclistica si deve considerare **moralmente responsabile** nel caso di incidenti a ciclisti imputabili alla cattiva gestione della rete stradale.

Fra le più diffuse **anomalie** riscontrabili in molte realtà locali vi sono:

- la mancanza di pianificazione (con il rischio di interventi fra loro non omogenei e incoerenti);
- la mancanza di interventi per risolvere situazioni comprovate di insicurezza;
- la non continuità dei percorsi ciclabili (soprattutto in prossimità delle intersezioni);
- il ricorso eccessivo alla regolamentazione di strade a senso unico senza eccezioni per i ciclisti (con evidenti disagi per chi desidera muoversi in bicicletta);
- la non conformità della segnaletica verticale ed orizzontale (con evidenti confusioni e rischi di errori da parte degli utenti della strada).
- il ricorso eccessivo ai percorsi promiscui ciclopedonali in alternativa alle piste ciclabili. Spesso si ricorre a questa soluzione perché richiede minori dimensioni rispetto alle piste ciclabili (> 250 cm rispetto al minimo di 400 cm per un marciapiede affiancato da una pista ciclabile bidirezionale). Però bisogna ricordare che questi percorsi vanno previsti solo per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. Inoltre, qualora realizzati, i ciclisti non sono obbligati ad utilizzarli in quanto non sono fra quelli ad essi riservati. Quindi se l'obiettivo è separare i ciclisti da un flusso veicolare pericoloso è bene realizzare delle vere e proprie piste ciclabili.

Per quanto riguarda gli aspetti economici degli interventi rivolti al miglioramento della mobilità ciclistica gli enti locali possono anche fare ricorso ai proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (Art. 208 comma 4 Codice della Strada):

“Una quota pari al 50 per cento dei proventi (...) è devoluta (...) in misura non inferiore al 10 per cento della predetta quota, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle predette finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per i comuni la comunicazione è dovuta solo da parte di quelli con popolazione superiore a diecimila abitanti.”

La Carta di Bruxelles

Il **15 maggio 2009**, in occasione della giornata di chiusura della Conferenza internazionale "Velo-City", tenutasi a Bruxelles all'interno del Parlamento Europeo, 27 Comuni d'Europa hanno firmato la **Carta di Bruxelles**.

Sottoscrivendo il documento i firmatari si sono impegnati a:

- sollecitare Commissione e Parlamento europeo ad attivare politiche adeguate per portare nei Paesi dell'Unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5% al 15% entro il 2020;
- assumere direttamente iniziative locali finalizzate a far aumentare al 15% il "modal share" (ripartizione modale) della bicicletta e a ridurre del 50%, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade.

Città firmatarie della Carta di Bruxelles (al 23/11/2009)



Cosa si può chiedere enti locali in materia di mobilità ciclistica:

- **di fissare obiettivi misurabili e verificabili** (meglio stabilire una percentuale di spostamenti in bicicletta entro una determinata scadenza e non piuttosto un numero di chilometri di piste ciclabili) con l'eventuale adesione alla Carta di Bruxelles (15% spostamenti in bicicletta);
- **di adottare/aggiornare il piano della rete degli itinerari ciclabili** (garantendo la migliore accessibilità possibile alle biciclette, mediante sia soluzioni dedicate che integrate);
- **di eseguire interventi urgenti nelle situazioni viarie più insicure;**
- **di programmare con tempi e risorse adeguate la manutenzione dei percorsi ciclabili esistenti per la loro completa efficienza;**
- **di programmare con tempi e risorse adeguate il completamento della rete ciclabile pianificata;**
- **di stabilire annualmente la quota dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie da destinare agli interventi di sicurezza stradale.**