

## Linea di arresto avanzata per ciclisti

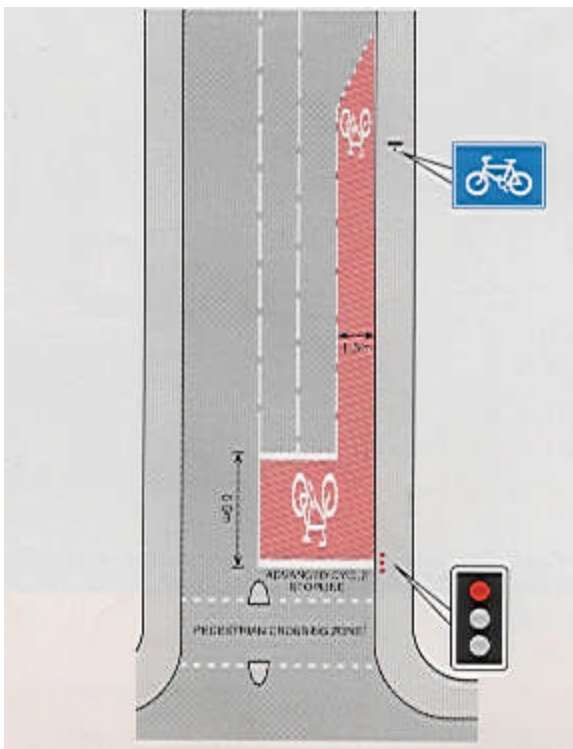
Alle intersezioni semaforizzate, talvolta può essere utile avvantaggiare la partenza dei ciclisti rispetto ai mezzi motorizzati, al fine di facilitare le manovre di svolta.

La posizione avanzata dei ciclisti consentirebbe, inoltre, di evitare di respirare direttamente i gas di scarico delle auto.

Anche se il Codice della Strada non ha ancora definito tale dispositivo, ci sono elementi che rendono plausibile adottare questa soluzione tecnica.

Le Linee Guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana del 2001 prevedono una soluzione che potrebbe essere definita "Linea di arresto avanzata":

"Avanzando la linea di arresto dei ciclisti, si crea oltre alla linea di fermata dei veicoli un'area riservata ai ciclisti, cui si accede attraverso una corsia ciclabile laterale. La larghezza della corsia ciclabile è di circa 1,5 m, mentre l'area di accumulo riservata ai ciclisti è di 5 m. La linea di arresto avanzata permette ai ciclisti di posizionarsi, durante la fase di rosso del semaforo, davanti ai veicoli motorizzati e di impegnare l'area dell'intersezione per primi. In questo modo essi risultano più visibili. L'area riservata ai ciclisti consente inoltre di facilitare le manovre di svolta a sinistra dei ciclisti."



Schema delle Linee Guida

### Esempi



Comune di Bologna  
(Foto da WEB 2018)

### Esempi



Comune di Lodi  
(Foto Chiarini 2007)



Comune di S. Donato Milanese  
(Foto Chiarini 2018)



Comune di Bologna  
(Foto da WEB 2018)

### Normativa

Il Ministero dei lavori pubblici (ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE) con la Circolare 8 giugno 2001 Prot. n.3698 - "Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale" elencava alcuni esempi di interventi a favore delle utenze deboli della strada ritenuti applicabili anche in Italia.

Fra questi, la Linea di arresto avanzata per ciclisti.

Il Ministero dei Trasporti (Prot.25807 del 19/03/2008) contraddiceva le precedenti Linee Guida dichiarando che: "Ai sensi dell'art.137 c.6 del REG, nessun altro segnale è consentito sulle carreggiate stradali al di fuori di quelli previsti dalle norme vigenti; conseguentemente non è consentita la realizzazione delle linee di arresto avanzate".

Lo studio ministeriale del 2014 per la revisione del DM 557/99 <Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili>, in sintesi "Schema IT", stava fornendo indicazioni utili per la risoluzione di diversi aspetti progettuali. (Esprimendosi in tal modo, cfr. parere Prot. 5537 del 16/07/2017, il MIT fa assumere a tale bozza di documento, un valore di parere favorevole a soluzioni non espressamente normate).

Nel caso in oggetto, lo "Schema IT" prevedeva che la linea di arresto avanzata potesse essere realizzata nelle zone in cui è ammessa una  $V < 50$  km/h e disegnata almeno 2,00 metri oltre la linea di arresto delle corsie veicolari adiacenti.

### Parere

Si ritiene che le Linee Guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale consentano già di realizzare le linee di arresto avanzate.

Tale ipotesi è avallata dall'orientamento espresso nello "Schema IT".

Tuttavia, sarebbe auspicabile una definizione normativa che sgombri il campo da eventuali dubbi applicativi.

Si ritiene che debba essere lasciata la possibilità anche nelle strade a 50 km/h.

