

IL QUADRO GENERALE DI RIFERIMENTO

La legge 19 ottobre 1998, n. 366 sulla mobilità ciclistica approvata dal Parlamento, prevede un impegno finanziario da parte dello Stato per consentire alle Regioni di elaborare programmi per lo sviluppo della mobilità alternativa e per la realizzazione di infrastrutture ciclabili. Ad esse viene affidato il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati.

La legge ha una dotazione finanziaria piuttosto modesta e senza dubbio inadeguata alle esigenze di creare nuove infrastrutture nel nostro Paese.

Va ricordato infatti che le piste ciclabili in Italia sono pressoché inesistenti e la stragrande maggioranza delle città italiane non ha un solo metro di percorso protetto per i ciclisti. I pochi dati a disposizione sono sconfortanti. In tutta Italia, secondo il Conto Nazionale dei trasporti, ci sono circa 1300 km di piste ciclabili, decisamente pochi per una delle nazioni con la più estesa rete stradale del mondo.

A livello locale i comuni e le province stanno facendo la loro parte e secondo i dati forniti dall'Associazione Italiana Città Ciclabili - ci sono ben 5000 km di piste ciclabili progettate, la cui realizzazione dipende soprattutto dalla disponibilità economica. Il valore "di mercato" sarebbe di oltre 1000 miliardi.

Gli enti locali dovranno sicuramente cofinanziare i progetti, anche se la norma contenuta nella legge che prevedeva di utilizzare il 20% dei proventi delle multe è stata "cassata" dopo appena due mesi su pressione dell'ANCI. Una riformulazione della norma è stata però introdotta con la legge 7 Dicembre 1999, n. 472 "Interventi nel settore dei trasporti", che ha stabilito che una quota non inferiore al 10 per cento venga destinata ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili.



E' in quest'ottica di scarsi riferimenti legislativi ed ancor più scarse risorse messe a disposizione che gli Enti Locali devono proporre significative proposte progettuali.

Ciò può avvenire quando gli Enti propongono i propri piani della mobilità e soprattutto quando questa pianificazione è pensata con criteri di concertazione tra le varie modalità di trasporto.

Quando si parla di intermodalità tra i vari mezzi di trasporto la bicicletta tende a essere la più trascurata; eppure le esperienze europee nel campo della riqualificazione dell'ambiente urbano hanno tutte in comune:

- l'aver praticato la politica integrata per la trasformazione modale favorendo la modalità alternativa (non motorizzata)

ed il trasporto pubblico

- l'aver realizzato nuovi sistemi di percorsi ciclabili o ciclopedonali di elevata qualità tecnica e ambientale.

Il tipo di provvedimenti e la loro efficacia sono studiati a seconda della dimensione fisica del territorio. Nei territori di dimensione più grande risulta più efficace la politica del mezzo pubblico, mentre nelle aree medio - piccole e pianeggianti un'efficace politica è lo sviluppo della mobilità ciclistica.

A livello collettivo, per quanto paradossale possa sembrare. le esperienze europee dimostrano che le accessibilità e la fluidità del traffico aumentano:

a) se aumenta la percentuale di persone che si muovono in bicicletta, o a piedi, o che accettano di fare in bicicletta o a piedi il tratto terminale dei loro spostamenti verso le aree centrali o altri punti di attrazione;

b) se diminuisce simultaneamente la percentuale di persone che effettuano tutto od in parte lo spostamento con la vettura privata;

c) se aumenta sensibilmente la qualità del servizio pubblico.

La realizzazione di una rete di percorsi ciclabili risponde quindi essenzialmente a questo obiettivo di mantenimento e di incremento dell'accessibilità e la raggiunge efficacemente solo se ben integrata con politiche della mobilità e se non limitata alle sole aree critiche ma allargata a tutta l'area di interesse e spostamento della popolazione mobile.



Per percorso ciclabile si intende quindi un'asta viabile dotata di segnaletica regolare destinata in maniera ordinata al movimento ciclabile.

La rete delle piste ciclabili é destinata al traffico quotidiano e all'uso ricreativo sotto forma di percorsi ciclabili d'escursione e di percorsi a lunga distanza.

In piú una rete di piste ciclabili sovrapcomunali collegati a piste ciclabili locali aumenta l'attrattivitá della bicicletta nel superamento dei percorsi quotidiani costituendo in questo modo un'infrastruttura turistica ed un'alternativa al traffico motorizzato nel movimento pendolare dei lavoratori e degli studenti.

La rete delle piste ciclabili deve, in questo senso, collegare in modo particolare centri ricreativi, residenziali, fermate dei mezzi pubblici, centri scolastici, zone produttive, impianti pubblici e centri commerciali.

Le piste ciclabili vanno allora concepite come una rete interconnessa. La rete di piste ciclabili é da progettare in modo tale da garantire al

ciclista un uso sicuro, confortevole e possibilmente immediato della struttura.

Quello della sicurezza è certamente il primo degli obiettivi che si pone nella realizzazione di una rete di piste ciclabili, per rimediare alle lamentele di chi vorrebbe scegliere la bici ma non lo fa per paura.

In tutte le esperienze è risultato evidente che la sicurezza si può perseguire attraverso una azione di:

- a) riduzione generalizzata della velocità veicolare reale sulla rete urbana. (Nelle città tedesche si usa la formula del "tempo 30" cioè del limite di velocità a 30 Km. all'ora nelle strade residenziali e a 40 per le strade di scorrimento);
- b) creazione di spazi separati e protetti



riservati ai ciclisti in maniera da estendere la possibilità di accedere autonomamente ad ampie parti del territorio da parte dei bambini, anziani, disabili tutte categorie altrimenti dipendenti da altre persone.

Per la realizzazione delle piste ciclabili si deve aver cura di ridurre al massimo l'uso di terreni coltivati. Sono pertanto da utilizzare prioritariamente tratti di strade pubbliche e locali.

Le piste ciclabili sono da dotare, a seconda del tipo e volume di traffico, di attrezzature e piazzuole adeguate per la sosta, il ristoro e la sistemazione sicura delle biciclette.

Ove la realizzazione delle reti interconnesse lo richieda e le prerogative di sicurezza lo consentano, l'uso promiscuo di strade secondarie esistenti, di strade poderali e percorsi escursionistici di sufficiente larghezza può essere compreso nella rete delle piste ciclabili. In questo modo si consegue una notevole riduzione dell'uso del suolo accrescendone l'accettazione da parte della popolazione.

In particolare nelle aree prevalentemente agricole è auspicabile che venga consentito l'uso promiscuo di veicoli agricoli e veicoli motorizzati con frequenza giornaliera minima e moderata velocità, su strade poderali e secondarie, nel rispetto delle istanze di sicurezza dei ciclisti e le esigenze della tradizionale lavorazione dei terreni agricoli e forestali confinanti.

Per i ciclisti devono valere in generale le norme di comportamento ai sensi dell'art. 182 del nuovo codice della strada e dell'art. 377 delle norme di attuazione al codice della strada.

I tratti d'uso promiscuo devono venire segnalati con la segnaletica stradale "Pericolo generico!" e con il simbolo aggiuntivo della bicicletta e limite di velocità non superiore ai 50 Km/h.

Quali gestori delle piste ciclabili sovracomunali devono essere qualificati i Comuni territorialmente competenti e le Province rispettivamente quali Comunità comprensoriali. Il gestore si dovrà occupare della progettazione, la realizzazione e la segnaletica viaria, la manutenzione e corretta gestione della pista ciclabile.

Le comunità locali potranno promuovere la realizzazione di reti di piste ciclabili sovracomunali attraverso contributi finanziari comprendenti anche i costi dell'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

La manutenzione ordinaria e la cura delle piste ciclabili sarà affidata preferibilmente ad agricoltori locali compatibilmente con le disposizioni di legge in materia.

I tracciati di percorsi ciclabili dovranno essere evidenziati nei rispettivi piani urbanistici comunali e tale evidenziazione è la premessa per la esecuzione di opere, la stipula di

convenzioni tra i gestori ed i proprietari dei terreni e la assunzione dell'obbligo di sicurezza della viabilità da parte dei gestori.

La segnaletica della viabilità delle piste ciclabili a livello provinciale dovrà avvenire su base unitaria.

Per garantire un uso a scopi ricreativi e turistici delle piste ciclabili, potranno essere apposti lungo i percorsi ciclabili, accanto alla segnaletica viaria anche appositi cartelli indicatori di luoghi di particolare interesse, impianti sportivo-ricreativi, esercizi ricettivi per ciclisti, luoghi di pic-nic, agriturismo ecc.

