

Le nuove 'corsie ciclabili': guida alla progettazione e all'esercizio

L'art.229 del Decreto Legislativo 34 del 19-5-2020 "Decreto Rilancio" introduce le corsie ciclabili come nuovo strumento per favorire la circolazione delle biciclette.

Le corsie ciclabili sono definite come *"..parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia Ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi."*



Quali sono concretamente le novità introdotte da tale articolo? Come si realizzano in pratica le corsie ciclabili e come si inseriscono nel contesto del Codice della Strada?

1. le corsie sono definite a uso promiscuo: questo significa che non va prevista l'installazione della segnaletica verticale di pista ciclabile;
2. essendo le corsie ciclabili espressamente destinate alla circolazione dei velocipedi, esse sono impegnabili, dando la precedenza ai ciclisti che la percorrono, da parte di altri veicoli solo per manovre temporanee e occasionali (i.e. per accesso alla sosta, per manovre di svolta, per agevolare l'incrocio con veicoli provenienti in senso opposto). Un uso differente comporta l'inosservanza della segnaletica (art.146 c.2 CdS) in relazione alle modalità di attraversamento delle strisce longitudinali tratteggiate (art.40 c.8 CdS¹);
3. l'uso ciclabile della corsia è affidato ai pittogrammi della bicicletta disegnati a terra, cui è opportuno associare la freccia che indichi la direzione di percorrenza. Non è necessario che la loro frequenza, che il decreto non stabilisce, sia particolarmente elevata. Come criterio generale il

¹ L'art.40 c.8 recita "...le [strisce longitudinali] discontinue possono essere oltrepassate sempre che siano rispettate tutte le altre norme di circolazione.."

pittogramma può essere previsto nel tratto iniziale dopo un attraversamento o, in sua assenza, ogni 100/150 mt.;

4. la linea tratteggiata è posta a delimitare la pista a sinistra, ma nulla osta alla sua ripetizione anche sul margine destro come è d'uso in molti paesi e che serve a rafforzare la percezione e la sicurezza della corsia;



5. la corsia ciclabile può essere affiancata a destra dalla sosta veicolare. In questo caso è opportuno ripetere la linea tratteggiata a destra (art.141 c.3), affiancata e adeguatamente separata dalla linea di demarcazione degli stalli;
6. in corrispondenza delle intersezioni la continuità del percorso dato dalle corsie ciclabili può essere affidata, a seconda del contesto e qualora lo si ritenga opportuno:
 - alla normale segnaletica di attraversamento ciclabile integrata dai pittogrammi direzionati nel senso dei flussi intersecanti, nel qual caso la precedenza è data ai ciclisti in attraversamento (la precedenza deve quindi coincidere con quella della strada in cui la corsia è inserita);
 - alla semplice ripetizione a terra dei pittogrammi, direzionati nel senso di percorrenza della corsia.
7. è possibile colorare il fondo delle corsie ciclabili, eventualmente solo in corrispondenza degli attraversamenti (si ricorda che la colorazione della pavimentazione deve rispettare le norme UNI-EN 1436 per quanto riguarda le caratteristiche di resistenza allo slittamento);
8. la corsia ciclabile è destinata alla circolazione dei velocipedi nonché parte della ordinaria corsia veicolare; la sosta e fermata sulla corsia ciclabile sono pertanto vietate e sanzionabili ai sensi dell'art.140 c.1 CdS (divieto di arrecare intralcio alla circolazione) anche in assenza del divieto di sosta formalmente istituito e segnalato o del segnale di pista ciclabile riservata;
9. la locuzione 'La corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare', da leggere in combinato disposto con la valicabilità della striscia discontinua di margine sinistro e con la possibilità di temporaneo uso promiscuo da parte di altri veicoli per le finalità ed entro i limiti discussi al

precedente punto 2, va ovviamente intesa come possibilità di computare la sua ampiezza per concorrere al raggiungimento del modulo minimo di corsia da garantire, laddove previsto.

27 Maggio 2020

Il documento è stato redatto con il contributo di:

- *Andrea Colombo, avvocato*
- *Matteo Dondè, architetto*
- *Alfredo Drufuca, ingegnere, Polinomia srl*
- *Paolo Gandolfi, architetto*
- *Alberto Marescotti, architetto, Comune di Padova*
- *Damiano Rossi, ingegnere, Polinomia srl*
- *Giancarlo Sgubbi, ingegnere, Comune di Bologna*

Le foto sono riferite alle prime realizzazioni effettuate in Comune di Padova