

---

## “La circolazione delle biciclette in doppio senso di marcia”

Ing. Enrico Chiarini

---

### **Premessa**

Questo documento, redatto in forma personale, affronta la questione della circolazione delle biciclette in doppio senso di marcia.

Può essere soggetto a continui aggiornamenti dovuti a modifiche normative, inesattezze interpretative o errori di scrittura.

In seno alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) è aperto un dibattito su come interpretare e applicare alcune norme stradali, sul valore da attribuire ai pareri e chiarimenti ministeriali in materia. Le valutazioni riportate nel presente documento non sono condivise in tutti i loro aspetti, ma si è ritenuto di scriverle per fissare il punto di arrivo di un proprio percorso formativo e di studio, che potrà anche modificarsi a seguito di successivi confronti in ambito FIAB, evoluzioni normative ed interpretative. Pertanto i commenti riportati nel presente documento non sono espressione ufficiale della FIAB, ma solo l’attuale convincimento dell’autore.

### **Riferimenti normativi**

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285  
Nuovo codice della strada (CDS)
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495  
Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (REG)
- D.M.LL.PP. 30 novembre 1999, n. 557  
Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (DM)
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001  
“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” (DM2001)

## INTRODUZIONE

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.

La diffusione della bicicletta dipende 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 possibilità di circolare in bici in doppio senso di marcia permette un completamento a basso costo della rete ciclabile e offre interessanti alternative a strade fortemente trafficate.

Il ricorso massiccio allo strumento del senso unico, se da una parte può essere utile per scoraggiare il traffico veicolare di transito, dall'altra parte crea situazioni imbarazzanti e di grande scomodità per chi sceglie di spostarsi in bicicletta, in evidente contrasto alle sollecitazioni normative richiamate.

## SITUAZIONE ESISTENTE

In Europa è piuttosto diffusa la pratica di consentire alle biciclette di circolare nei sensi unici in entrambe le direzioni applicando un cartello integrativo con la dicitura "eccetto bici", con o senza segnaletica orizzontale di corsia (vedere TEMA 5 - ALLEGATO).

Anche in Italia diverse Amministrazioni locali hanno attuato tale soluzione, sia su singole strade che su intere zone dei centri storici regolati come "zone 30". Purtroppo si tratta di una soluzione ancora controversa dal punto di vista normativo, in quanto sulle strade regolamentate a senso unico, la circolazione delle biciclette in promiscuo con i veicoli in direzione opposta al senso di marcia veicolare, dovrebbe essere introdotta solo realizzando una pista ciclabile in sede propria, ai sensi dell'art. 6 c.2 lett. a) del DM557/99 (cfr. chiarimento Ministero dei Trasporti prot. 40810 del 14/05/2008 in TEMA 5 - ALLEGATO).

Inoltre, confrontando le definizioni di strada, di cui all'art.2 c.3 del CDS e le possibili localizzazioni delle piste ciclabili, di cui all'art.6 c.6 del DM557, discenderebbe che:

- su strada urbana di quartiere a senso unico, l'eventuale pista ciclabile deve necessariamente essere realizzata su sede propria se di senso discorde; può essere realizzata su corsia riservata solo se di senso concorde;
- su strada urbana locale a senso unico, l'eventuale pista ciclabile deve necessariamente essere realizzata su corsia riservata di senso concorde.

---

## Sintesi tipologie esistenti in Italia:

### Senso unico veicolare SENZA segnaletica aggiuntiva

→ In Italia non sono ammesse biciclette (e altri tipi di veicoli) nel senso opposto

### Senso unico veicolare CON pannello integrativo "eccetto ...", SENZA corsia riservata, per ammettere altri veicoli in senso opposto

→ In Italia è irregolare

### Senso unico veicolare CON pannello integrativo "eccetto ...", CON corsia riservata, per ammettere altri veicoli in senso opposto

→ In Italia è irregolare

### Senso unico veicolare con affiancata pista ciclabile in sede propria (monodirezionale opposta al senso veicolare o anche bidirezionale)

→ In Italia è regolare (solo su strade di quartiere)

### Strada a doppio senso di marcia "limitato" (un senso di marcia impedito a tutte le categorie di veicoli meno le biciclette)

→ In Italia è regolare

### Strada con percorso ciclopedonale

→ In Italia è regolare

## PROSPETTIVE

Le Pubbliche Amministrazioni si possono muovere secondo due linee:

- 1) "superare" la normativa vigente proponendo nuove realizzazioni ispirate a modelli europei (es. senso unico "eccetto bici");
- 2) adeguarsi ai limiti imposti dalla normativa vigente realizzando solo piste in sede propria o altre soluzioni conformi.

In ogni caso è necessario comunque sollecitare modifiche alla normativa nazionale verso criteri già sperimentati positivamente a livello europeo (cfr. "Il codice della strada e i ciclisti" Quaderno n.2 Centro Studi Gallimbeni FIAB).

**E' convincimento dell'autore che la soluzione senso unico "eccetto bici" sia quella più facilmente condivisibile e riconoscibile a livello europeo.** Si tratta della soluzione più semplice da adottare e già abbastanza collaudata con esiti interessanti anche sul fronte della sicurezza stradale.

## SOLUZIONI CONFORMI

### 1\_Pista ciclabile in sede propria



(Nota: non è possibile realizzare piste ciclabili in sede propria su strade locali – art.6 DM 557)

### 2\_Strada a doppio senso di marcia "limitato" (un senso di marcia impedito a tutte le categorie di veicoli meno le biciclette)

Tale soluzione l'ho proposta per la prima volta nel **2004** a Città di Castello, in occasione del Corso di formazione "Pianificazione e attuazione della mobilità sostenibile nei centri urbani". Negli anni successivi è stata presentata in numerosi incontri con Amministrazioni Locali.

Sostanzialmente consiste nel regolamentare una strada a doppio senso di marcia e vietare un senso ad una o più categorie di veicoli.

Come si vedrà questa soluzione è facilmente applicabile a strade attualmente a senso unico, ristabilendo il regime di doppio senso con le necessarie specifiche sotto elencate.

Molte strade esistenti hanno caratteristiche geometriche che non consentono la realizzazione di percorsi ciclabili separati dal traffico. Eppure esse hanno una valenza strategica per il completamento a basso costo della rete degli itinerari ciclabili in ambito urbano e garantire quindi la circolazione delle biciclette in tutte le direzioni.

Innanzitutto è bene ricordare che le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (DM 05/11/2001), si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e sono solo di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti (art.2 come modificato dal DM 22/04/2004).

L'art.4 c.1 lett. d) del DM 557/99 prevede, tra gli itinerari ciclabili, anche i percorsi promiscuo con gli altri veicoli.

Essi possono essere previsti per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili, prevista dal piano della rete degli itinerari ciclabili di cui all'art.3 c.1, nel caso in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. (Il piano è obbligatorio per tutti i comuni superiori a 30.000 abitanti)

In tal caso è necessario intervenire con idonei provvedimenti mirati a ridurre il differenziale di velocità tra ciclisti e automobilisti.

Al riguardo l'istituzione di una zona a velocità limitata di cui all'art. 135 c.14 del DPR 495/92 (zona 30), può ritenersi confacente all'esigenza sopra rappresentata, purché in condizioni di ridotto traffico veicolare.

---

(Considerando come massima capacità di una corsia nell'ora di punta il valore di 1200 veicoli/ora, per traffico veicolare ridotto si potrebbe ipotizzare un valore inferiore al 50% e quindi inferiore a 600 veicoli/ora nell'ora di punta).

Dall'attuale formulazione dell'art.4 c.5 del DM 557/99 non ci sono vincoli sulla modalità di realizzazione di itinerari promiscui anche di senso opposto.  
Qualora per difetto di spazio non sia possibile la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, ex art.6 c.1 e art.7 c.4 del DM 557/99, di senso opposto a quello veicolare, appare quindi ammissibile realizzare percorsi promiscui limitando il transito in senso opposto ai soli velocipedi, mediante l'impiego della segnaletica di obbligo di cui all'art.122 cc.2-3 del DPR 495/92 (figg. 80/81), integrata con i pannelli di cui all'art. 83 c.3 Mod. II 4.

Qualora i veicoli provengano da un senso unico, su entrambi i sensi di marcia deve naturalmente essere apposto il segnale "doppio senso di circolazione".

In merito alle dimensioni della sezione stradale, nell'ipotesi di strade locali urbane, si può fare riferimento al modulo minimo di corsia pari a 2,75 m, maggiorato della larghezza minima di corsia ciclabile pari 1,50 m, per un totale di 4,25 m.

Tale misura è da intendersi come minima inderogabile per consentire il transito di veicoli a motore di massa complessiva fino a 3,5 t in un senso, e di velocipedi a due ruote in senso opposto.

Per motivi di sicurezza non è opportuno consentire la sosta sulla mano percorsa dai velocipedi.

Per quanto riguarda la segnaletica orizzontale, come consentito dall'art.138 c.6 del DPR 495/92, non si dovranno tracciare le strisce longitudinali; conseguentemente, non essendo definite le corsie di marcia, non si dovrà fare uso della segnaletica verticale di cui all'art.135 c.19 ("uso corsie"); in tal caso tutti i conducenti dovranno adottare il comportamento di cui all'art.143 cc.1-2 del Codice della Strada e, qualora si necessario, quello di cui all'art. 150 c.1.

*Art. 143. Posizione dei veicoli sulla carreggiata*

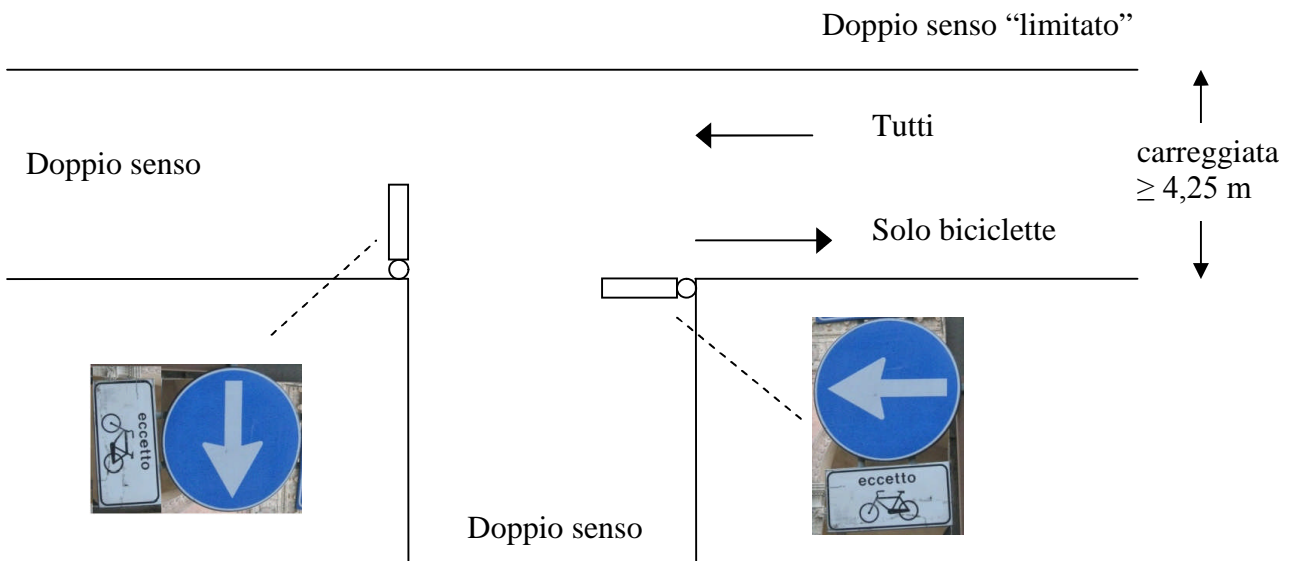
*1. I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.*

*2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.*

*Art. 150. Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombrati o su strade di montagna*

*1. Quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può tenersi vicino al margine destro della carreggiata, deve arrestarsi per lasciar passare i veicoli che provengono in senso inverso.*

Esempio:



Accessi lungo la strada a doppio senso "limitato"

Se lungo la strada ci fossero accessi carrai a luoghi aperti al pubblico potrebbe essere utile installare segnali di obbligo direzionale in uscita dal passo carraio.



Altri esempi di doppio senso "limitato" esistenti (relativi a varie categorie di veicoli):



### 3\_Percorsi promiscui pedonali e ciclabili

Quando a fianco della carreggiata esistesse un marciapiede di sufficiente larghezza utile (almeno 250 cm), esso potrebbe essere regolamentato come percorso promiscuo pedonale e ciclabile, offrendo così l'opportunità alle biciclette di procedere nel senso opposto a quello veicolare. In questo caso, naturalmente, le biciclette dovranno adeguare la propria velocità al traffico pedonale e, in caso di elevata presenza di pedoni, condurre le biciclette a mano.



DM 557 Art.4 c.5:

(...)I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati (...) su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. (...)

### 4\_ZTL

Una soluzione di calmierazione del traffico che consenta il doppio transito delle biciclette consiste nell'adozione delle ZTL.

In una direzione la ZTL potrebbe essere transitabile a diverse categorie di veicoli, eventualmente con specifiche indicazioni di orario, nell'altra direzione si potrebbe consentire il transito solo alle biciclette o al più a qualche categoria di veicoli (es. taxi).

In questo caso si creerebbe una sorta di strada a senso unico con una direzione consentita solo alle biciclette.

