

# DARE STRADA ALLE BICICLETTE

I nuovi provvedimenti del Codice della Strada  
per favorire la sicurezza ciclabile



mercoledì 24 marzo 2021 ore 10.00-11.30  
Live meeting - Zoom

Interverranno:

- Arch. Alessandro Tursi, Presidente FIAB e vice presidente ECF
- Prof. Giuseppe Catalano, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili
- Ass. Marco Granelli, coordinatore degli assessori alla mobilità sostenibile dell'ANCI
- Centro Studi FIAB: ing. Marco Passigato, ing. Enrico Chiarini, arch. Valerio Montieri

Modera: Saskia Wahlberg, ComuniCiclabili FIAB

# 6 schede per illustrare le novità Provvedimenti che in Europa esistono da anni



Corsia ciclabile  
Scheda 1



Corsia ciclabile  
per doppio senso ciclabile  
Scheda 2



Casa avanzata  
Scheda 3



Uso ciclabile di corsie preferenziali  
Scheda 4



Zona scolastica  
Scheda 5



Strada urbana ciclabile, E-bis  
Scheda 6



**FIAB**  
Ambiente e Mobilità

**FEBBRAIO 2021**

## DARE STRADA ALLE BICICLETTE

I nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile

[www.fiabitalia.it](http://www.fiabitalia.it)

CECF

Centro Studi FIAB • Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta



**FIAB**  
CENTRO STUDI

Il Centro Studi FIAB è composto da professionisti che, per esperienza o attività lavorativa, sono disposti dal "nome tecnico" di FIAB sulla mobilità ciclistica e contribuiscono allo sviluppo di progetti, pubblicazioni o documenti tecnici. Il Centro Studi FIAB è composto da:

- Ing. Bruno Chiarini, Consigliere Nazionale e Vice, Centro Studi
- Ing. Giovanni Cardinale, Coord. Comitato Tecnico Scientifico BiciArte
- arch. Raffaele Di Marengo, CommoCiclabili
- Ing. Giovanni Galimberti, Responsabile Area Strada FIAB
- Massimo Cappadonia, Resp. Team "Treno + Bici" e Consigliere Nazionale
- arch. Vito Mariani, Consigliere Nazionale
- Ing. Marco Prati, già Consigliere Nazionale e Coord. dibattito del Corso Esperto Promozione della Mobilità Ciclistica, Università di Verona

**Crediti**  
Pubblicazione a cura dell'ing. Marco Paragio di FIAB Verona.

Immagini a cura di: Gianni Cattolani (FIAB Umbria), Anna Breda (FIAB Campania) e Andrea Coluccia.

Si ringrazia Luca Marchisio (FIAB Cremona) per le fotografie e Valeria Lorenzetti per il coordinamento.

**Chi Siamo**  
FIAB è un'organizzazione ambientalista, la cui mission è la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, per una riqualificazione dell'ambiente urbano ed estuarino.

FIAB è una federazione nazionale che nasce per promuovere e contribuire l'azione delle 190 associazioni locali al presente e in tutto il territorio nazionale.

## DARE STRADA ALLE BICICLETTE

I nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile




**Corsia ciclabile**  
Scheda 1

**Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**  
Scheda 2

**Casa avanzata**  
Scheda 3

**Uso ciclabile di corsie preferenziali**  
Scheda 4

**Zona scolastica**  
Scheda 5

**Strada urbana ciclabile, E-bis**  
Scheda 6

Questa pubblicazione, redatta a uso delle associazioni FIAB, delle Amministrazioni pubbliche e di tutti gli utenti della strada, è organizzata in schede allo scopo di facilitare l'adozione dei cambiamenti al Codice della Strada. I provvedimenti concernono la mobilità ciclistica in un periodo dove la pandemia rende difficile l'utilizzo dei mezzi pubblici, con il rischio di un aumento del traffico automobilistico privato. I provvedimenti, in quanto parte del Codice della Strada, sono attivabili subito ("Decreto Rilancio" 120, D.L. n. 34/2020 e il "Decreto Semplificazioni" 118, D.L. 76/2020).

Gli interventi illustrati nelle schede seguenti riguardano le corsie ciclabili, le corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, la casa avanzata, l'uso ciclabile di corsie preferenziali e sono tutti realizzabili subito, mentre la zona scolastica e la strada urbana ciclabile. E-bis verrebbero agevolati dall'approvazione di una legislazione non ancora esistente, ma sono realizzabili con una combinazione di provvedimenti.

Con questi interventi la bicicletta ha maggiori diritti, maggiore visibilità e maggiore riconoscimento come mezzo di trasporto sostenibile e virtuoso.

3

Queste nuove modalità di "dare strada alle biciclette" con semplici interventi di segnaletica orizzontale e verticale devono perseguire l'obiettivo di realizzare una rete ciclabile continua e funzionale che colleghi i principali poli di interesse. È opportuno che i singoli interventi facciano riferimento a un quadro di pianificazione generale come il Bici Plan.

I provvedimenti presentati in questa pubblicazione non sono sostitutivi dei precedenti modalità di realizzazione delle piste ciclabili, ma rappresentano delle ulteriori possibilità individuali da norma in analogia con le soluzioni più diffuse ed efficaci attuate in gran parte d'Europa.

Le altre modalità da tempo consolidate per dare spazio alle biciclette sono:



**1. Pista ciclabile in sede propria.** Deve essere separata dalla carreggiata stradale per mezzo di un spartitraffico fisicamente invalicabile largo almeno 30 cm. Può essere a unico o a doppio senso di marcia. La larghezza minima è di 1,50 m e a senso unico, 2,50 m se a doppio senso.

**2. Pista ciclabile su corsia riservata.** È ricavata dalla carreggiata stradale, dalla quale è separata da due strisce colorate affiancate distanziate tra loro di 22 cm, una bianca di 22 cm di larghezza e una gialla di 30 cm, posizionata sul lato della corsia riservata. La pista è tracciata sulla destra del senso di marcia principale e può essere realizzata anche sulla stessa corsia. La larghezza minima è di 1,50 m, comprese le strisce di 22 cm di spessore.

(1) art.122 e 9 lettera "b" Regolamento Codice della Strada; art.6 lettera "b" DM 537/1999  
(2) art.122 e 9 lettera "b" Regolamento Codice della Strada; art.6 lettera "b" DM 537/1999

4

## Scheda 1 - Corsia ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-bis, Codice della Strada

**Cos'è**  
È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca continua o discontinua destinata alla circolazione delle biciclette.

**A cosa serve**  
Si tratta di una soluzione più flessibile che favorisce una maggiore diffusione dei percorsi ciclabili lungo le strade del tessuto urbano.

**In che cosa si differenzia dalla "Pista ciclabile in corsia riservata" già esistente nel Codice della Strada, caratterizzata da righe bianche e gialle continue affiancate?**  
La Pista ciclabile con righe bianca e gialle richiede una larghezza di almeno metri 1,50 e rappresenta una fascia non valida. Spesso non è possibile realizzarla in modo continuo su tratti significativi, pertanto è utilizzata poco. Questa nuova corsia ciclabile è più flessibile e presenta minori vincoli non è richiesta di rispetto di una larghezza minima costante, nelle strisce può essere valutate dalle auto, può essere attraversata dalle auto per accedere alla sosta e pertanto può essere realizzata su larghe strisce. Gli autoveicoli in transito quando sono costretti a occupare corsie ciclabili hanno sempre l'obbligo di dare la precedenza alle biciclette.

**Dove può essere realizzata**  
La norma non pone limiti, può essere realizzata su tutte le strade urbane ed extraurbane a eccezione di autostrade e strade extraurbane principali. Può essere opportunamente accompagnata questo intervento con provvedimenti di riduzione della velocità per dare maggior sicurezza alle corsie ciclabili, soprattutto dove la corsia ciclabile è delimitata da linea discontinua e pertanto può essere invasa dagli altri veicoli. Si realizza lungo una fascia di parcheggio di importante bacino una fascia libera per ciclabili e parcheggio, per la sicurezza del ciclo la parte delle portiere, accesso alle auto parcheggiate. Nelle strade particolarmente strette va valutato se designare la corsia lasciando uno spazio molto stretto per le auto oppure se disegnare solo il simbolo della bicicletta per dare continuità al percorso.

**Vantaggi**  
Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni, ma ridimensionando lo spazio dedicato alle automobili.



Per approfondimenti: "Progettare ciclabili sicuri", da pag. 13

5

## Scheda 2 - Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-ter, Codice della Strada

**Cos'è**  
È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca discontinua destinata alla circolazione delle biciclette per farle circolare in doppio senso anche nelle strade a senso unico per tutti gli autoveicoli.

**A cosa serve**  
Favorisce la diffusione dei percorsi ciclabili anche nelle strade a senso unico di marcia per gli auto. I sensi unici non costituiscono più barriere per le biciclette, con percorsi ciclabili più corti e diretti.

**Prima di questo provvedimento le biciclette potevano utilizzare a doppio senso le strade a senso unico?**  
Consistentemente no, esistevano provvedimenti di limitare il doppio senso ciclabile. Ma i Censeri limitazioni riguardavano la larghezza della strada, la posizione delle auto in sosta e il tipo di mezzi circolanti, ad esempio erano esclusi i mezzi pesanti: ora queste limitazioni sono state superate.

**Dove può essere realizzata**  
Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, pertanto su larghe strisce, anche in quelle molto strette dei centri storici. Gli altri veicoli devono sempre dare la precedenza alle biciclette.

**Vantaggi**  
Con le nuove corsie ciclabili per doppio senso ciclabile si accorciano le distanze ed i tempi di percorrenza in bici, dandone chiara evidenza anche agli automobilisti. La rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni, ma ridimensionando lo spazio dedicato alle automobili.



Per approfondimenti: "Progettare ciclabili sicuri", da pag. 53

6

## Scheda 3 - Casa avanzata

Articolo 182 comma 9-ter, Codice della Strada

**Cos'è**  
È uno spazio dedicato alle biciclette posizionato davanti alla linea di arresto degli altri veicoli nelle intersezioni semaforizzate.

**A cosa serve**  
A consentire alle biciclette di partire con il verde davanti agli altri veicoli e attraversare l'incrocio in condizioni di maggior visibilità e sicurezza soprattutto se svolgono a sinistra. Aiuta a risolvere i problemi di visibilità (angolo cieco dell'auto) quando gli automobilisti, in svolta a destra, non vedono i ciclisti che proseguono dritta.

**Dove può essere realizzata**  
In tutte le intersezioni semaforizzate. Il colore rosso a terra non è obbligatorio, ha però la funzione di aumentare la visibilità dello spazio dedicato alle bici.

**Vantaggi**  
Aumenta la sicurezza nella condivisione degli spazi tra auto o biciclette all'interno degli attraversamenti semaforizzati.



Per approfondimenti: "Progettare ciclabili sicure - Guida all'applicazione del DL 76/2020", da pag. 34

7

## Scheda 4 - Uso ciclabile di corsie preferenziali

Articolo 7 comma 1 lettera 1-ter, Codice della Strada

**Cos'è**  
È la possibilità per le biciclette di utilizzare le corsie e corsie preferenziali per i mezzi del trasporto pubblico (autobus) ecci delimitate da linea continua bianca e gialla.

**A cosa serve**  
Favorisce la mobilità ciclistica diffusa utilizzando anche le corsie del trasporto pubblico e di fatto dando strada a chi sceglie di utilizzare la bici.

**Dove può essere realizzata**  
Su tutte le corsie preferenziali purché la larghezza della corsia non sia inferiore a metri 4,30 e non ci siano i busart separati.

**Vantaggi**  
La rete ciclabile si estende a nuovi percorsi che prima in genere erano vietati.



Per approfondimenti: "Progettare ciclabili sicure - Guida all'applicazione del DL 76/2020", da pag. 27

8

## Scheda 5 - Zona scolastica

Articolo 3 comma 1 numero 58-bis, Codice della Strada

**Cos'è**  
È una zona urbana in prossimità delle scuole in cui è garantita una particolare protezione dei ciclisti e dei pedoni, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitato o esclusa la circolazione, la sosta e la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco.

**A cosa serve**  
Favorisce la mobilità pedonale e ciclistica diffusa nelle strade vicine alle scuole, garantendo maggior sicurezza a ragazzi e ragazzi.

**In che cosa si differenzia dalla "zona 30" o dalla "strada residenziale"?**  
Mentre in genere la "zona 30" e la "strada residenziale" sono a carattere permanente, la "zona scolastica" potrebbe avere regolamentazioni differenti nelle ore della giornata e nei giorni dell'anno.

**Dove può essere realizzata**  
Su tutta la strada urbana locale e di quartiere, pertanto su larghe strisce e a protezione di tutti i livelli di scuola, dall'asilo nido all'università.

**Vantaggi**  
Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende facilmente a tutta la città e per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, semplicemente sulle strade scolastiche le auto danno la precedenza alle biciclette e ai pedoni. Le strade scolastiche favoriscono anche la mobilità pedonale fuori dai municipi quando i bambini, insistenti o semplicemente per migliorare la pedonalità "di gruppo" di e verso le scuole.

**Proposta per l'attuazione immediata**  
In attesa che il Ministero indichi la segnaletica prescrittiva si potrebbero già attuare istituendo il limite del 30 km/h o inferiore, con l'aggiunta di segnale di pericolo generico che riporti le parole "zona scolastica". Oppure utilizzare la segnaletica di zona residenziale con segnale integrativo che precisi le modalità della gestione del traffico nella "zona scolastica". Altra possibilità è istituire il divieto di accesso nelle fasce orarie di ingresso e uscita degli studenti con esclusione delle biciclette.



9

## Scheda 6 - Strada urbana ciclabile, E-bis

Articolo 2 comma 3 Codice della Strada

**Cos'è**  
È il Codice della Strada classifica di categoria 1 le strade urbane di quartiere che, assieme alle strade locali, sono la maggioranza delle strade, quelle spesso con traffico più denso e pericoloso all'interno dei quartieri. La Strada E-bis è una strada urbana con limite di velocità di 30 km/h o inferiore, delimitata da appositi segnali di inizio e di fine, dove i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza a велосpedi.

**A cosa serve**  
Favorisce la mobilità ciclistica diffusa negli ambienti urbani.

**In che cosa si differenzia da una normale zona 30?**  
Chi gli auto devono dare sempre la precedenza alle biciclette e le biciclette possono viaggiare anche appaiate.

**Vantaggi**  
Per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, le biciclette hanno sempre la precedenza e le auto quando le superano devono prestare particolare attenzione e moderare la velocità.

**Proposta per l'attuazione immediata**  
In mancanza degli appositi segnali di inizio e di fine ogni sign si potrebbe realizzare. In attesa che il Ministero approvi i segnalazioni necessaria e prescrittiva si potrebbe attuare l'attuazione istituendo su quella strada il limite di velocità di 30 km/h o inferiore, aggiungere il segnale di pericolo generico che riporti le parole "presenza di biciclette" oppure "dare la precedenza alle biciclette" oppure "strada ciclabile".



Per approfondimenti: "Progettare ciclabili sicure - Guida all'applicazione del DL 76/2020", da pag. 30

10



## Bibliografia

Le presenti schede divulgative sono state pensate come strumento di ripasso ma al tempo stesso agile per comprendere e applicare le importanti innovazioni normative.

Per ulteriori approfondimenti, visita la particolare complessità della materia, si può consultare:

"Progettare ciclabili sicure - Guida all'applicazione del DL 76/2020" scaricabile dal sito [http://www.fiab.org/it/documenti/2020\\_17\\_CSP18\\_GuidaProgettareCiclabiliSicure.pdf](http://www.fiab.org/it/documenti/2020_17_CSP18_GuidaProgettareCiclabiliSicure.pdf)

Il documento analizza in modo accurato il tema delle corsie ciclabili nelle strade urbane ed extraurbane, da pagina 13, della casa avanzata, da pagina 24, le strade a prevalente uso pedonale e ciclabile (F-Bis) da pagina 29, le strade ciclabili E-bis da pagina 30. Il doppio senso ciclabile da pagina 31 e la circolazione delle biciclette su strade a corsie riservate al TPL, da pagina 36.

Per chi voglia approfondire le informazioni generali sulla mobilità ciclistica ricordiamo i seguenti documenti FIAB:

- Le 4 schede: [http://www.fiab-online.it/schede\\_dv\\_1.htm](http://www.fiab-online.it/schede_dv_1.htm)
- gli 8 quaderni Galimberti: <http://www.fiab-veat.ve.it/it/Component/Content/articolo/32-area-technica/350-quaderni-galimberti.html>
- l'abaco per la ciclabilità, moderazione del traffico e pedonalità della città di Venezia: <http://www.fiab-veat.ve.it/it/publicazioni/maurizio-studi-mauro-piga-erick-pubblici/213-abaco-2007-della-ciclabilità-moderazione-del-traffico-e-pedonalità-1997-2007.html>
- l'adempimento per la mobilità ciclistica ed il traffico della Regione Puglia: <http://mobilità.regione.puglia.it/index.php/component/k2/item/category/32>

11

## Rivoluzione Bici!

Con FIAB per cambiare strada  
1971-2021



Per chi voglia approfondire le informazioni generali sulla mobilità ciclistica ricordiamo i seguenti documenti FIAB:

- Le 4 schede: [http://www.fiab-online.it/schede\\_dv\\_1.htm](http://www.fiab-online.it/schede_dv_1.htm)
- gli 8 quaderni Galimberti: <http://www.fiab-veat.ve.it/it/Component/Content/articolo/32-area-technica/350-quaderni-galimberti.html>
- l'abaco per la ciclabilità, moderazione del traffico e pedonalità della città di Venezia: <http://www.fiab-veat.ve.it/it/publicazioni/maurizio-studi-mauro-piga-erick-pubblici/213-abaco-2007-della-ciclabilità-moderazione-del-traffico-e-pedonalità-1997-2007.html>
- l'adempimento per la mobilità ciclistica ed il traffico della Regione Puglia: <http://mobilità.regione.puglia.it/index.php/component/k2/item/category/32>

WWW.FIABITALIA.IT

Via Borriero 4/E - 20159 Milano

Facebook, Twitter, Instagram, YouTube icons



# Cogliamo l'occasione di presentare il Centro Studi FIAB

- **Enrico Chiarini**, ingegnere – Consigliere Nazionale e Responsabile Centro Studi
- **Giovanni Cardinali**, ingegnere – Coordinatore Comitato Tecnico Scientifico Bicaltalia
- **Raffaele Di Marcello**, architetto - ComuniCiclabili
- **Edoardo Galatola**, ingegnere – Responsabile sicurezza stradale FIAB
- **Massimo Gaspardo Moro** - Resp. Treno + bici e Consigliere Nazionale
- **Valerio Montieri**, architetto e Consigliere Nazionale
- **Marco Passigato**, ingegnere – già Consigliere Nazionale e Coordinatore didattico del Corso Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica, Università di Verona

Sono professionisti che, per esperienza o attività lavorativa, sono depositari del “sapere tecnico” sulla mobilità ciclistica e contribuiscono alla stesura di progetti, pubblicazioni o documenti tecnici.



**IL BICI PLAN COMUNALE**  
COME PROGRAMMA STRATEGICO PER  
PROMUOVERE LA CICLABILITÀ URBANA

SCHEDA DIVULGATIVA **1**

**LA RETE CICLABILE SERVE TUTTI I PUNTI ATTRATTORI**



**COSTI E BICI PLAN?**

Un piano programmatico della mobilità ciclistica di medio periodo che individua i principali percorsi ciclabili da realizzare con la loro tipologia, priorità e gerarchia. Promuove il franchising dell'azienda bicaltalia.

**LA RETE COME STRATEGIA DI QUALITÀ**

La rete ciclabile deve avere funzione trasportistica per agevolare i percorsi ciclo-pedonali e per il tempo libero. I principali aspetti qualitativi di una rete ciclabile sono:

- Continuità
- Confort
- Sicurezza
- Convenienza

**PISTE CICLABILI URBANE**  
Principali riferimenti normativi e qualitativi per realizzare le più frequenti tipologie di piste ciclabili urbane

SCHEDA DIVULGATIVA **2**

**ALCUNI IMPORTANTI RIFERIMENTI NORMATIVI**

**IL NUOVO ORDINE DELLA STRADA**  
D.LGS. 30-4-1992, N. 285 E S.M.I.  
**ART. 2** - Le norme del C.C.O. e i provvedimenti attuativi si reggono al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e di migliorare il livello di qualità della vita del cittadino.

**ARTICOLO 182 COMMA 9** - I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono.

**REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI**  
D.M. 30.11.1995, N. 537

**ART. 2** - Finalità e criteri di progettazione - le piste ciclabili devono:

- favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con i territori contornanti;
- garantire l'attraversamento, alla conduzione ed alla responsabilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'itinerario ciclistico;

**ART. 4 COMMA 1** - Gli itinerari ciclabili possono comprendere le seguenti:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsie riservate;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.



**INTERSEZIONI CICLABILI**  
GLI INCROCI SONO I PUNTI PIÙ PERICOLOSI NEI QUALI LE PISTE CICLABILI DEVONO GARANTIRE IL MASSIMO DELLA SICUREZZA, DEL COMFORT E DELLA CONVENIENZA ALL'USO DELLA BICI

SCHEDA DIVULGATIVA **3**

**PRECEDENZA NEGLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI**

**ARTICOLO 49 COMMA 11**  
del Nuovo Codice della Strada dice: "In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza al pedone che ha iniziato l'attraversamento. ANALOGO COMPORTAMENTO DEVONO TENERE I CONDUCENTI DEI VEICOLI NEI CONFRONTI DEI CICLISTI IN CORRESPONDENZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI".

La sicurezza reale e percepita di un percorso ciclabile è data da numerosi accorgimenti. Il più importante è il rispetto della visuale reciproca tra ciclista e automobilista e pedone. L'automobilista è responsabile di un percorso ciclabile, così la convenienza per il ciclista di percorrere la pista e i labili piuttosto che rimanere sulla sede stradale, è frutto, oltre che della sicurezza reale e percepita, soprattutto del ridosso del diritto di precedenza che i percorsi ciclabili assommano in corrispondenza della vera intersezione, del piano carraio poco frequentato alla strada laterale di grande traffico. La pista ciclabile, sia essa sul marciapiede o a scosta strada, è soggetta ad essere comunque interrotta da una serie di manovre di automezzi che producono diversi livelli di pericolosità a seconda della loro velocità e dell'angolo di incidenza con il flusso della bicicletta.



**MODERAZIONE DEL TRAFFICO: ISOLE AMBIENTALI**  
LE ISOLE AMBIENTALI COME STRUMENTO PER CONSENTIRE LA CONVIVENZA FACILE TRA MOBILITÀ PEDONALE, CICLISTICA ED AUTOVEICOLARE

SCHEDA DIVULGATIVA **4**

**CHE COS'È UN'ISOLA AMBIENTALE?**

È una zona circoscritta, in genere delimitata da assi della viabilità principale, in cui prevale la funzione residenziale e una parte di città orientata da particolari regole di circolazione dei cittadini in veicoli eccezionali. Non si tratta di una zona riservata ai pedoni, tutte le auto possono circolare liberamente e parcheggiare solo negli spazi indicati, l'attraversamento pedonale è possibile e reso sicuro su tutta la rete stradale interna.

**QUALI SONO I VANTAGGI?**

Meno traffico motorizzato, il piacere di camminare, la sicurezza nell'andare in bicicletta, costruire la società nel quartiere attraverso i casi frequenti dello spazio pubblico. Avere una qualità abitativa più verde, più sicurezza stradale e sociale, creare il valore delle abitazioni.



**Quaderni del Centro Studi FIAB**  
Riccardo Gallimberti

**A cura di Marco Passigato**

**La moderazione del traffico**

Federazione Italiana Amici della Bicicletta  
In bici per l'ambiente



**RETI CICLABILI IN AREA MEDITERRANEA**  
VADEMECUM DELLA CICLABILITÀ

Logo of the Italian Federation of Friends of the Bicycle (FIAB) and other partners.

Il “Decreto Rilancio”120, D.L. n. 34/2020 ed il “Decreto Semplificazioni”118, D.L. 76/2020, **hanno portato dei cambiamenti importanti al Codice della Strada per favorire la mobilità ciclistica quando la pandemia ha reso difficile utilizzare i mezzi pubblici** e si prevedeva il rischio di un aumento del traffico automobilistico privato.

**I provvedimenti presentati in questo documento non sono sostitutivi delle precedenti modalità di realizzare le piste ciclabili, ma rappresentano delle ulteriori possibilità individuate dalla norma in analogia con le soluzioni più diffuse ed efficaci attuate in gran parte d’Europa.**

Queste modalità di “dare strada alle biciclette” con **semplici interventi di segnaletica orizzontale e verticale** deve perseguire **l’obiettivo di una rete ciclabile continua e funzionale** che colleghi i principali poli di interesse, **ed è opportuno che facciano riferimento ad un quadro di pianificazione come il Bici Plan.**

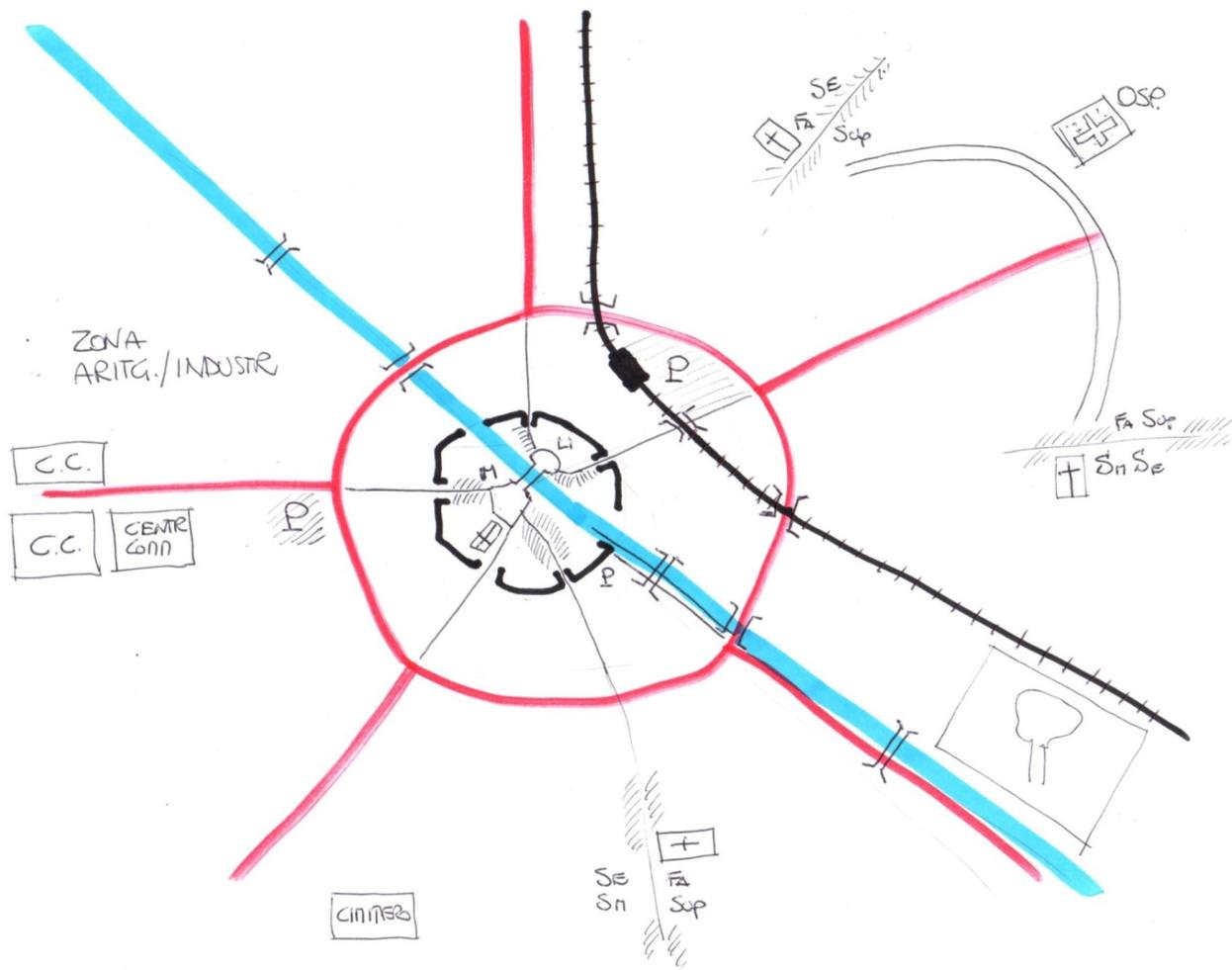


**Pista ciclabile  
in sede propria**

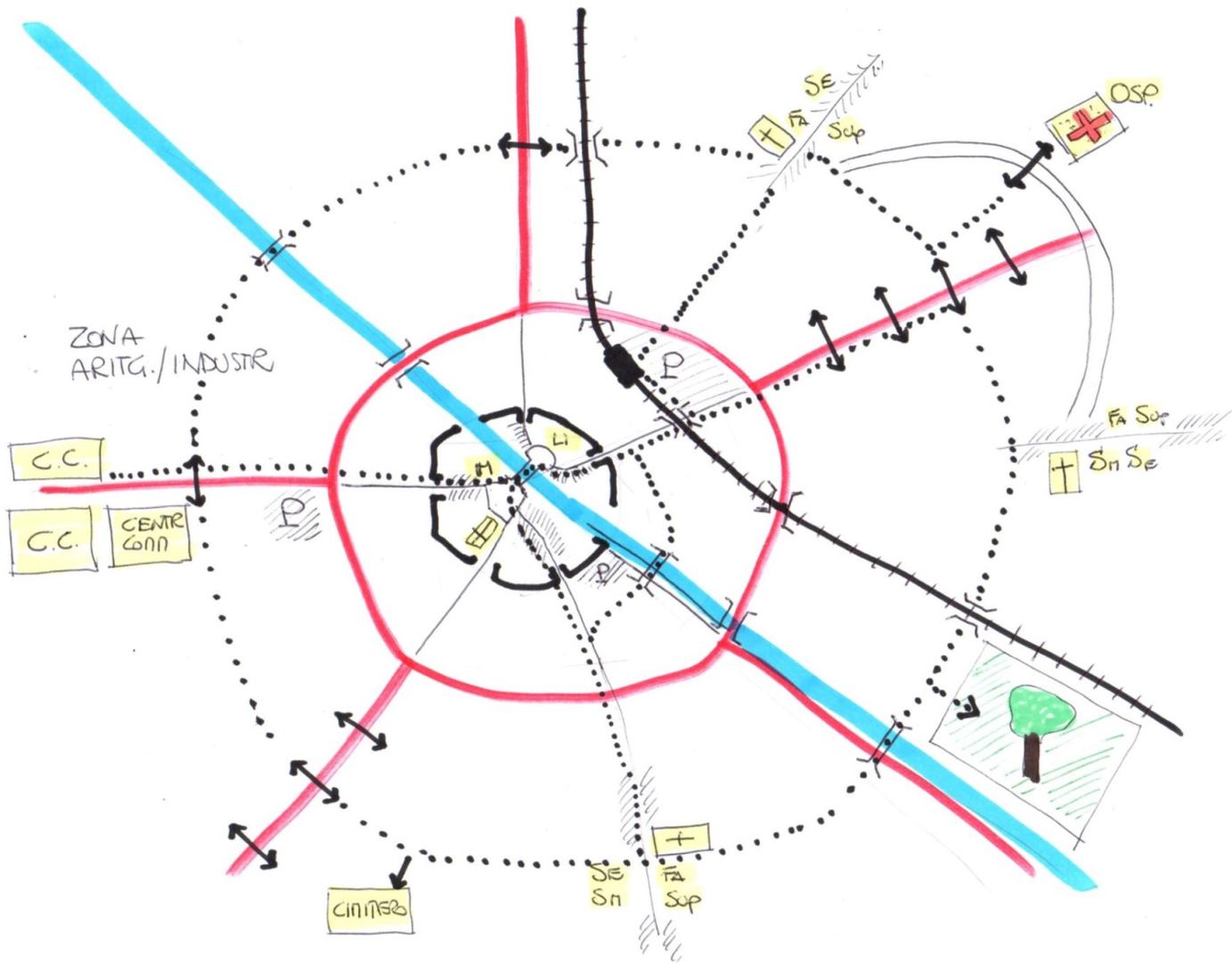


**Pista ciclabile in  
corsia riservata**

## Ricordiamo rapidamente ingredienti e struttura di una buona rete ciclabile

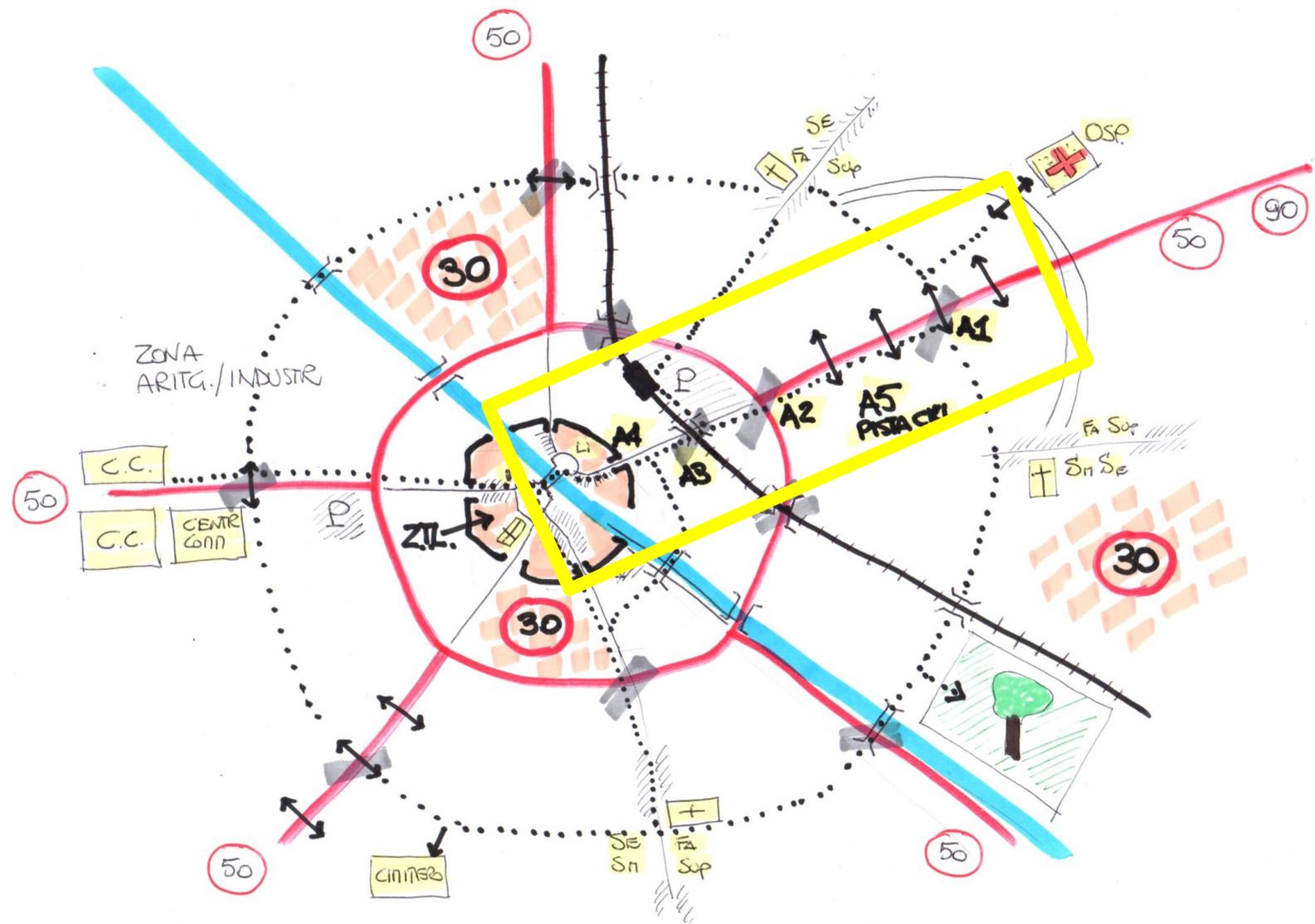


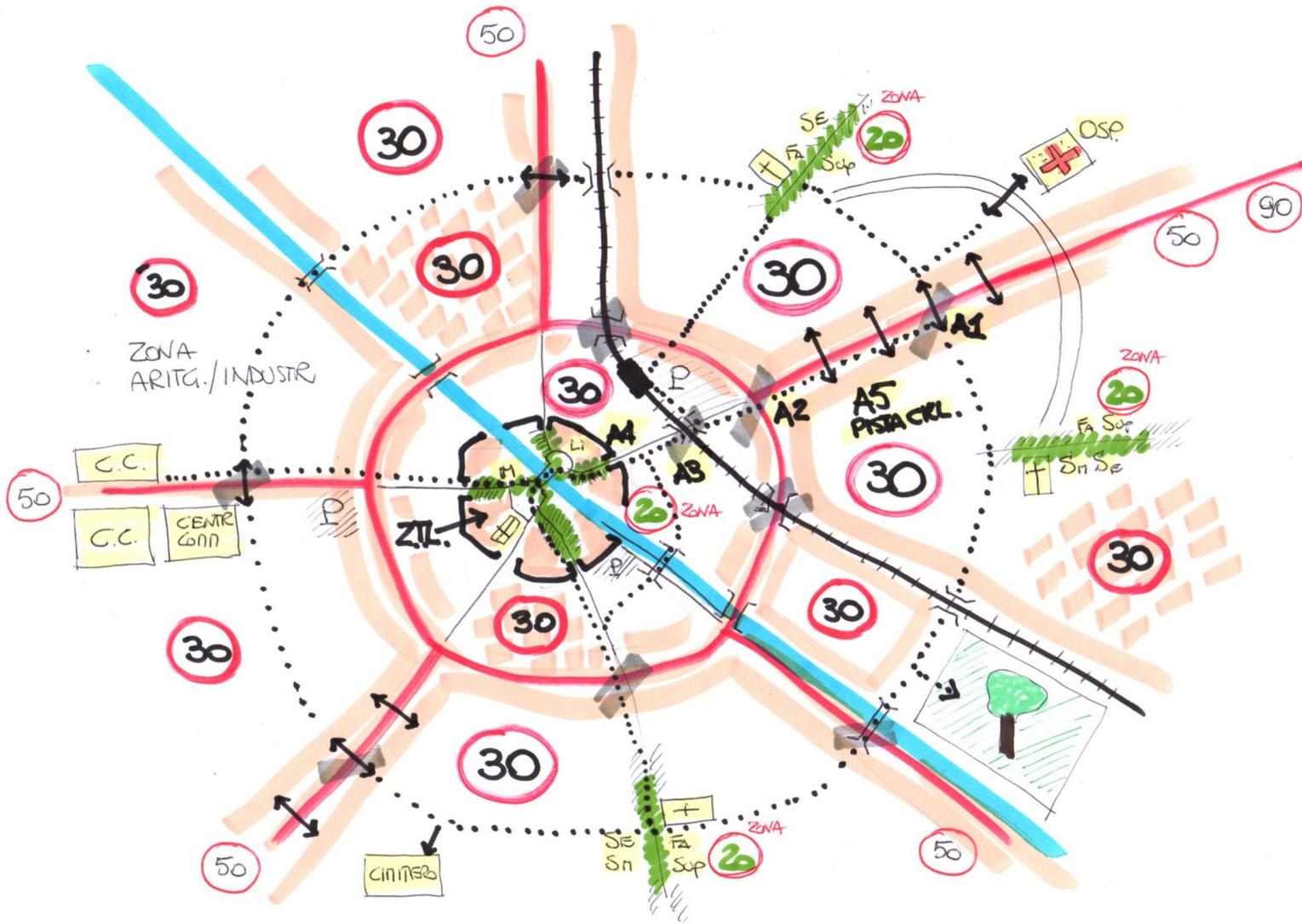
Esempio di schema urbano con fiume, mura del centro storico, ferrovia, quartieri esterni con scuole, chiese, negozi, ospedale, cimitero, zona industriale e centri commerciali



La necessità di collegare i quartieri in modo radiale e circolare attraversando le grandi infrastrutture e collegando parco, ospedale e Centri Commerciali

Nascono le prime zone 30,  
la ZTL e si rinforzano /  
migliorano gli itinerari  
principali con  
attraversamenti sicuri





Si estendono le zone 30 a tutta la città, anche in zona industriale e si fanno le zone 20 davanti alle scuole

**Nuovi ingredienti:**

- le corsie ciclabili
- i doppi sensi ciclabili
- le case avanzate
- l'uso ciclabili delle preferenziali
- le zone scolastiche
- le strade urbane ciclabili

## Scheda 1 – Corsia ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-bis, Codice della Strada

### Cos'è

È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca continua o discontinua destinata alla circolazione delle biciclette.

### A cosa serve

Si tratta di una soluzione più flessibile che favorisce una maggiore diffusione dei percorsi ciclabili lungo le strade del tessuto urbano.

### In che cosa si differenzia dalla "Pista ciclabile in corsia riservata" già esistente nel Codice della Strada, caratterizzata da righe bianca e gialla continue affiancate?

La Pista ciclabile con riga bianca e gialla richiede una larghezza di almeno metri 1,50 e rappresenta una fascia non valicabile. Spesso non è possibile realizzarla in modo continuo su tratti significativi, pertanto è utilizzata poco. Questa nuova corsia ciclabile è più flessibile e presenta minori vincoli: non è richiesto il rispetto di una larghezza minima costante, nelle strettoie può essere valicata dalle auto, può essere attraversata dalle auto per accedere alla sosta e pertanto può essere realizzata su tantissime strade. Gli autoveicoli in transito quando sono costretti a occupare corsie ciclabili hanno sempre l'obbligo di dare la precedenza alle biciclette.

### Dove può essere realizzata

La norma non pone limiti, può essere realizzata su tutte le strade urbane ed extraurbane a eccezione di autostrade e strade extraurbane principali. Può essere opportuno accompagnare questo intervento con provvedimenti di riduzione della velocità per dare maggior sicurezza alle corsie ciclabili, soprattutto dove la corsia ciclabile è delimitata da linea discontinua e pertanto può essere invasa dagli altri veicoli. Se realizzata lungo una fascia di parcheggi è importante lasciare una fascia libera fra ciclabile e parcheggio, per la sicurezza del ciclista (apertura delle portiere, accesso alle auto parcheggiate). Nelle strade particolarmente strette va valutato se disegnare la corsia lasciando uno spazio molto stretto per le auto oppure se disegnare solo il simbolo della bicicletta per dare continuità al percorso.

### Vantaggi

Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni e ridimensiona lo spazio dedicato alle auto.



**La descrizione è semplice ma le realizzazioni richiedono attenzione!**

## Attenti alla sosta ed alle caditoie



Spazi «giusti» per auto e bici



Corsie troppo vicine alla sosta



Il ciclista pedala sulle caditoie sfondate

## Riprogettare la segnaletica



Corsia ciclabile a «giusta» distanza



Ricalibrare le corsie

---

## Riprogettare la segnaletica



**Ripensare la mezzeria come in tante realtà europee**

## Riclassificare la strada



**Corsie inadatte**



**Pensare ad una E bis?**



## Interventi di qualità



Via Emilia a Melegnano (MI)



Viale Monza a Milano

## Scheda 2 – Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-ter, Codice della Strada

### Cos'è

È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca discontinua destinata alla circolazione delle biciclette per farle circolare in doppio senso anche nelle strade a senso unico per tutti gli altri veicoli.

### A cosa serve

Favorisce la diffusione dei percorsi ciclabili anche nelle strade a senso unico di marcia per le auto. I sensi unici non costituiscono più barriere per le biciclette, con percorsi ciclabili più corti e diretti.

### Prima di questo provvedimento le biciclette potevano utilizzare a doppio senso le strade a senso unico?

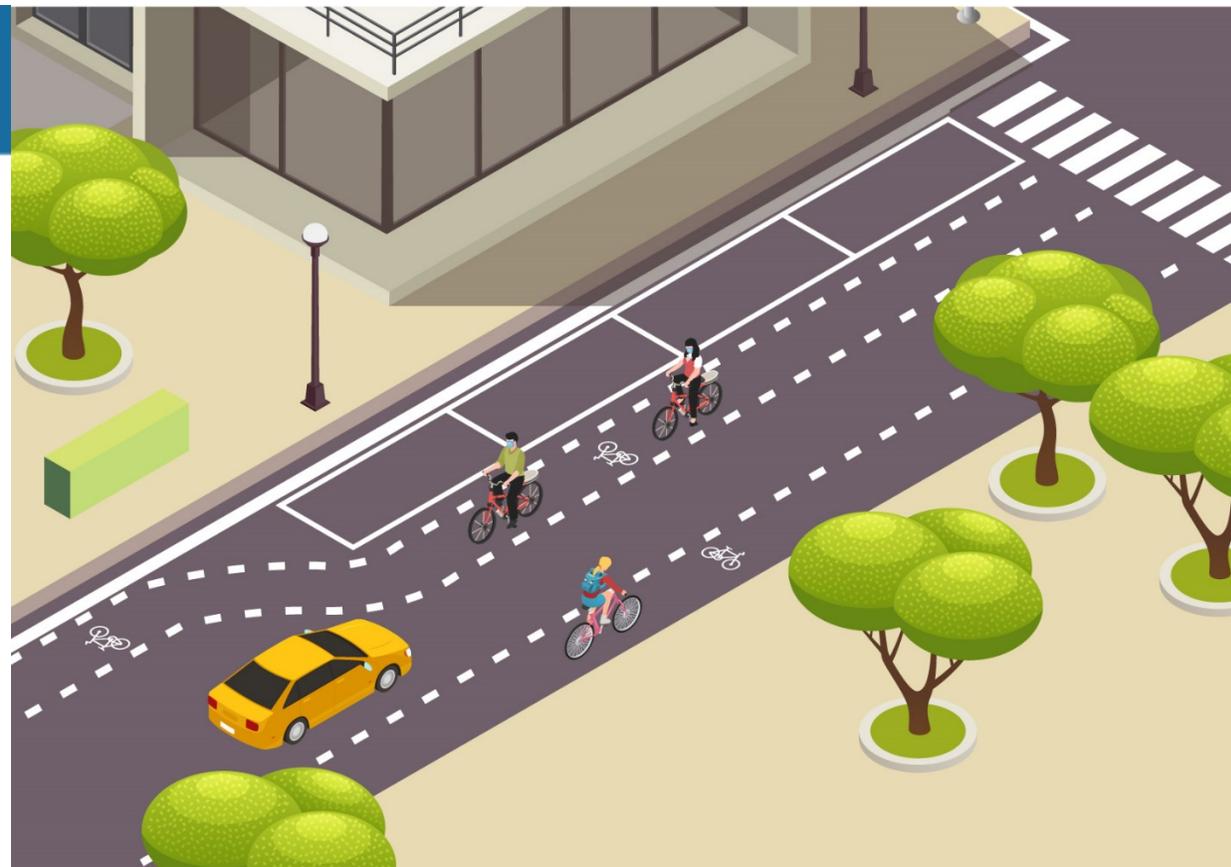
Generalmente no, esistevano alcune possibilità di istituire il doppio senso ciclabile, ma c'erano limitazioni riguardanti la larghezza della strada, la posizione delle auto in sosta e il tipo di mezzi circolanti, ad esempio erano esclusi i mezzi pesanti; ora queste limitazioni sono state superate.

### Dove può essere realizzata

Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, pertanto su tantissime strade, anche in quelle molto strette dei centri storici. Gli altri veicoli devono sempre dare la precedenza alle biciclette.

### Vantaggi

Con le nuove corsie ciclabili per doppio senso ciclabile si accorciano le distanze ed i tempi di percorrenza in bici dandone chiara evidenza anche agli automobilisti. La rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni, ma ridimensionando lo spazio dedicato alle automobili.



**Una realtà diffusissima all'estero e vissuta da tutti in grande sicurezza!**



**Turate (CO)**



**Cardano al Campo (VA)**



Reggio Emilia



Turate (CO)



Cardano al Campo (VA)

## Scheda 3 – Casa avanzata

Articolo 182 comma 9-ter, Codice della Strada

### Cos'è

È uno spazio dedicato alle biciclette posizionato davanti alla linea di arresto degli altri veicoli nelle intersezioni semaforizzate.

### A cosa serve

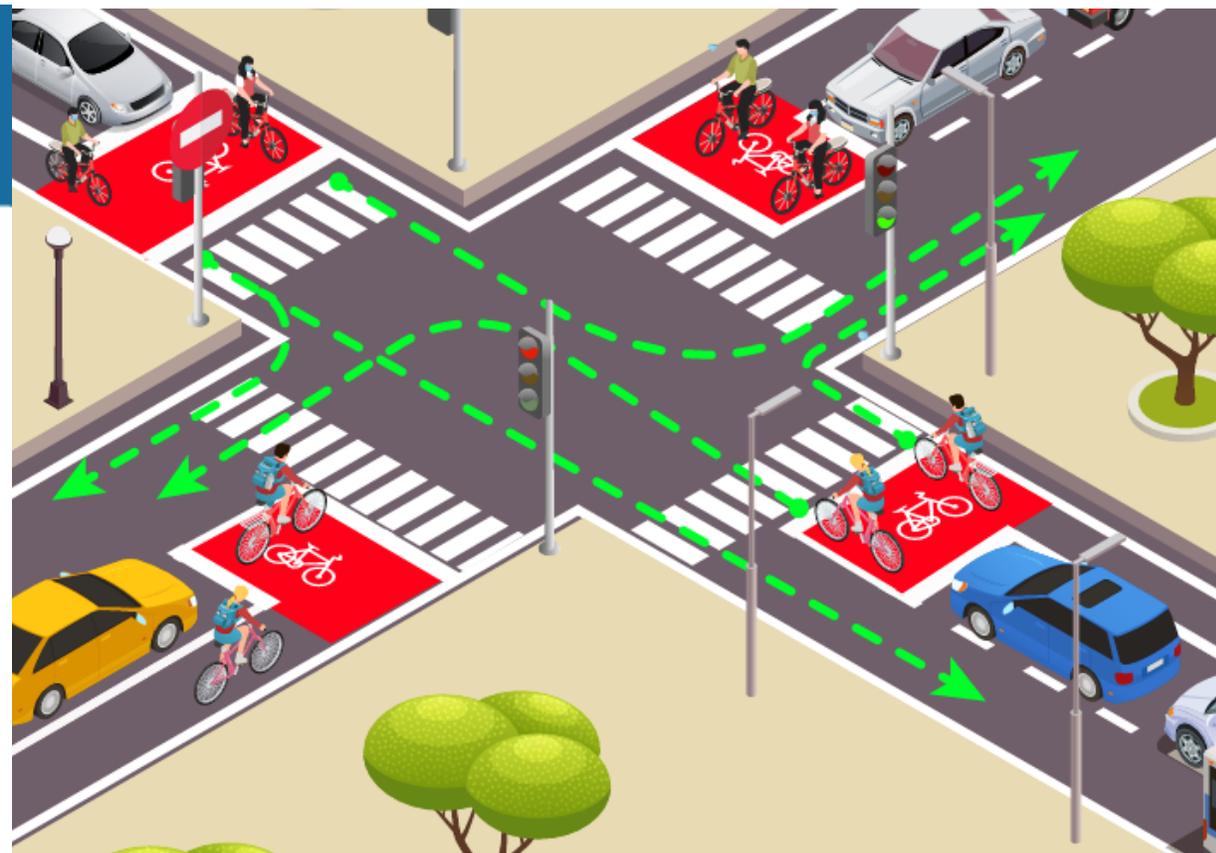
A consentire alle biciclette di partire con il verde davanti agli altri veicoli e attraversare l'incrocio in condizioni di maggior visibilità e sicurezza soprattutto se svoltano a sinistra. Aiuta a risolvere i problemi di visibilità (angolo cieco dell'autista) quando gli automobilisti, in svolta a destra, non vedono i ciclisti che proseguono dritto.

### Dove può essere realizzata

In tutte le intersezioni semaforizzate. Il colore rosso a terra non è obbligatorio, ha però la funzione di aumentare la visibilità dello spazio dedicato alle bici.

### Vantaggi

Aumenta la sicurezza nella condivisione degli spazi tra auto e biciclette all'interno degli attraversamenti semaforizzati.



**Stare davanti per essere visibili!**



**Milano**



**Torino**



**corsia specializzata centrale –Bologna, via Saragozza**

## Scheda 4 – Uso ciclabile di corsie preferenziali

Articolo 7 comma 1 lettera i-ter, Codice della Strada

### Cos'è

È la possibilità per le biciclette di utilizzare le strade e corsie preferenziali per i mezzi del trasporto pubblico (autobus ecc) delimitate da linea continua bianca e gialla.

### A cosa serve

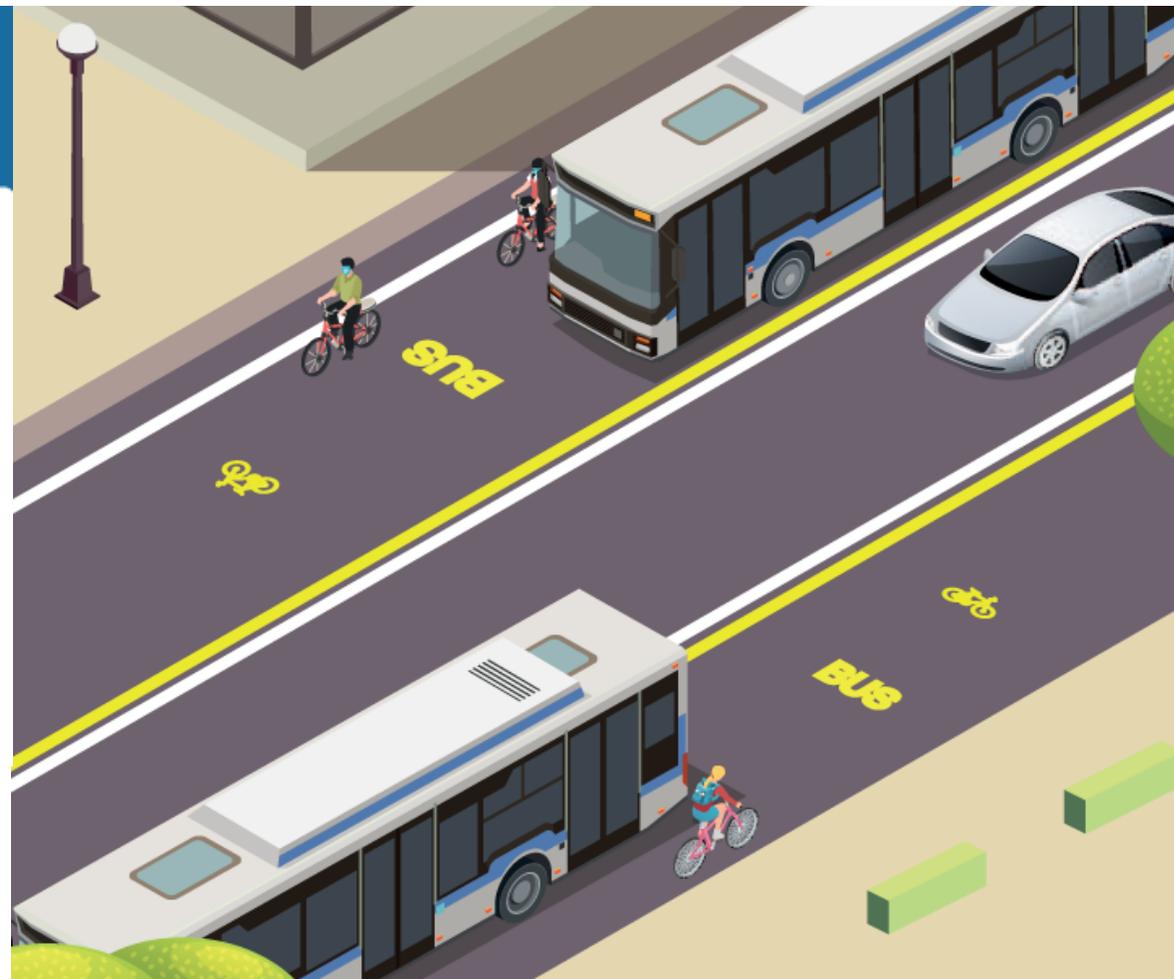
Favorisce la mobilità ciclistica diffusa utilizzando anche le corsie del trasporto pubblico e di fatto dando strada a chi sceglie di utilizzare la bici.

### Dove può essere realizzata

Su tutte le corsie preferenziali purché la larghezza della corsia non sia inferiore a metri 4,30 e non ci siano i binari tramviari.

### Vantaggi

La rete ciclabile si estende a nuovi percorsi che prima in genere erano vietati.



**Funziona meglio ove la frequenza dei bus è bassa!**





**Brescia**



**Bologna**

## Scheda 5 – Zona scolastica

Articolo 3 comma 1 numero 58-bis, Codice della Strada

### Cos'è

È una zona urbana in prossimità delle scuole in cui è garantita una particolare protezione dei ciclisti e dei pedoni, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco.

### A cosa serve

Favorisce la mobilità pedonale e ciclistica diffusa nelle strade vicino alle scuole, garantendo maggior sicurezza a ragazze e ragazzi.

### In che cosa si differenzia dalla "zona 30" o dalla "strada residenziale"?

Mentre in genere la "zona 30" e la "strada residenziale" sono a carattere permanente, la "zona scolastica" potrebbe avere regolamentazione differenti nelle ore della giornata e nei giorni dell'anno.

### Dove può essere realizzata

Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, pertanto su tantissime strade, e a protezione di tutti i livelli di scuola, dall'asilo nido all'Università.

### Vantaggi

Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende facilmente a tutta la città e per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, semplicemente sulle strade scolastiche le auto danno la precedenza alle biciclette e ai pedoni. Le strade scolastiche favoriscono anche la mobilità pedonale fuori dai marciapiedi quando inadeguati, inesistenti o semplicemente per migliorare la pedonalità "di gruppo" da e verso le scuole.

### Proposta per l'attuazione immediata

In attesa che il Ministero indichi la segnaletica prescrittiva si potrebbero già attuare istituendo il limite dei 30 km/h o inferiore, con l'aggiunta di segnale di pericolo generico che riporti le parole "zona scolastica". Oppure utilizzare la segnaletica di zona residenziale con pannello integrativo che precisi le modalità della gestione del traffico nella "zona scolastica". Altra possibilità è istituire il divieto di accesso nelle fasce orarie di ingresso e uscita degli studenti (con esclusione delle biciclette).



**In attesa che venga approvato il segnale prescritto si può procedere comunque con provvedimenti efficaci e temporanei!**



## Scheda 6 - Strada urbana ciclabile, E-bis

Articolo 2 comma 3 Codice della Strada

### Cos'è

Il Codice della Strada classifica di categoria E le strade urbane di quartiere che, assieme alle strade locali, sono la maggioranza delle strade, quelle spesso con traffico più denso e pericolose all'interno dei quartieri. La Strada E-bis è una strada urbana con limite di velocità di 30 km/h o inferiore, delimitata da appositi segnali di inizio e di fine, dove i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi.

### A cosa serve

Favorisce la mobilità ciclistica diffusa negli ambiti urbani.

### In che cosa si differenzia da una normale zona 30?

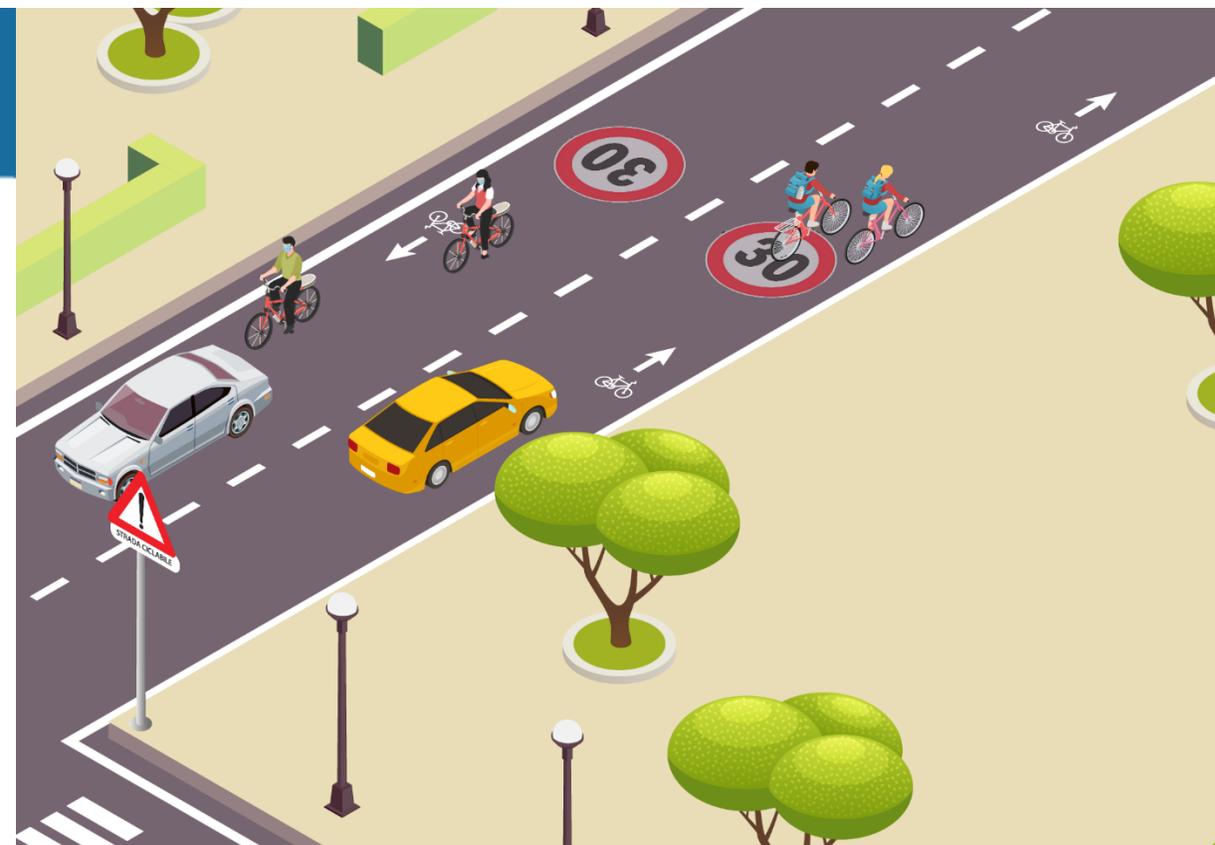
Che le auto devono dare sempre la precedenza alle biciclette e le biciclette possono viaggiare anche appaiate.

### Vantaggi

Per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, le biciclette hanno sempre la precedenza e le auto quando le superano devono prestare particolare attenzione e moderare la velocità.

### Proposta per l'attuazione immediata

In mancanza degli appositi segnali di inizio e di fine oggi non si potrebbe realizzare. In attesa che il Ministero approvi la segnaletica necessaria e prescrittiva si potrebbe anticiparne l'attuazione istituendo su quella strada il limite di velocità di 30 km/h o inferiore, aggiungere il segnale di pericolo generico che riporti le parole "presenza di biciclette" oppure "dare la precedenza alle biciclette", oppure "strada ciclabile".



**In attesa che venga approvato il segnale prescritto si può procedere comunque con provvedimenti efficaci!**



**Per approfondimenti su aspetti specifici della norma è possibile consultare questo documento curato dai tecnici componenti del Centro Studi e da altri colleghi esperti**

*Il documento è stato redatto da un gruppo di lavoro formato da:*

- *Giovanni Cardinali, ingegnere – Centro Studi FIAB Coordinatore Comitato Tecnico Scientifico Bicitalia*
- *Enrico Chiarini, ingegnere libero professionista - responsabile Centro Studi FIAB*
- *Andrea Colombo, consulente legale esperto in diritto amministrativo*
- *Raffaele Di Marcello, architetto – Centro Studi FIAB*
- *Matteo Dondè, architetto*
- *Alfredo Drufuca, ingegnere dei trasporti*
- *Edoardo Galatola, ingegnere analista di rischio – responsabile sicurezza stradale FIAB*
- *Paolo Gandolfi, architetto – Comune di Reggio Emilia*
- *Massimo Gaspardo Moro, Centro Studi e consigliere nazionale FIAB*
- *Patrizia Malgieri, architetto esperta di mobilità urbana*
- *Alberto Marescotti, architetto – Comune di Padova*
- *Valerio Montieri, architetto – Centro Studi FIAB*
- *Marco Passigato, ingegnere – Università di Verona, Centro Studi Gallimbeni FIAB*
- *Francesco Seneci, ingegnere – direttore tecnico Netmobility srl, membro direttivo CIAB Club Imprese Amiche delle Biciclette*



**FIAB**  
Federazione Italiana  
Ambiente e Bicicletta

DICEMBRE 2020

## PROGETTARE CICLABILITÀ SICURA

Documento a cura del Centro studi FIAB e altri professionisti esperti

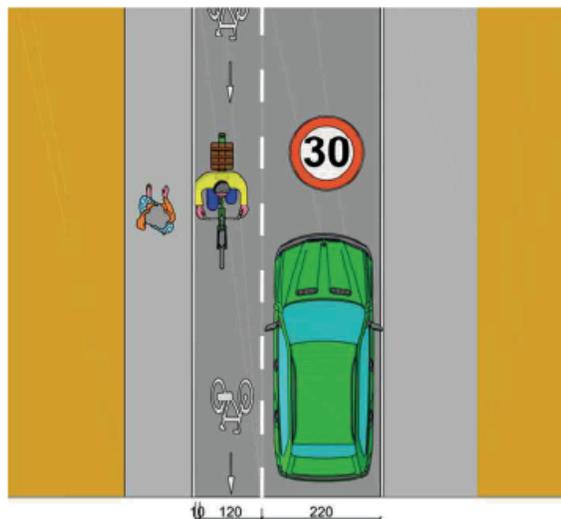
[www.fiabitalia.it](http://www.fiabitalia.it)

**ECF**  
EUROPEAN CONFEDERATION OF FEDERATIONS

Centro Studi FIAB • Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

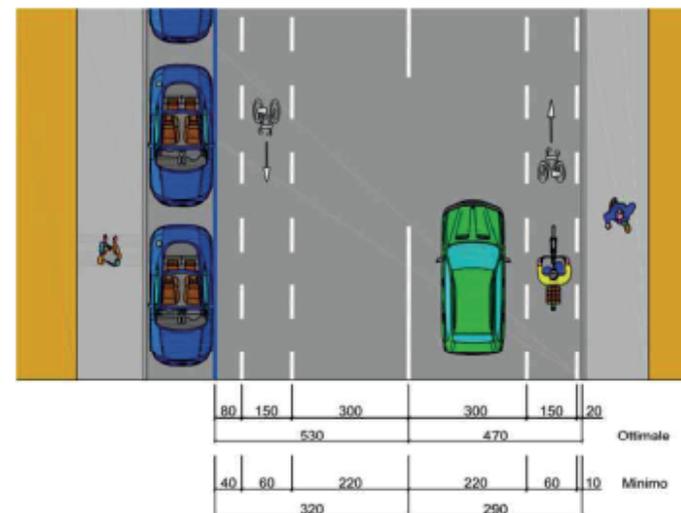
## INDICE

Prefazione.....	5
1 Premessa .....	7
2 Il quadro normativo.....	10
3 Le corsie ciclabili.....	13
3.1 Criteri generali di progettazione .....	15
3.2 Dimensionamento delle corsie ciclabili .....	15
3.3 Le corsie ciclabili nelle strade extraurbane .....	21
3.4 Pittogrammi e segnaletica .....	23
3.5 Attraversamenti e attestamenti.....	24
3.6 Casa avanzata .....	24
3.7 La sosta.....	26
3.8 Corsie ciclabili all'interno di strade con corsie riservate .....	27
3.9 Fermate bus .....	27
3.10 Aree pedonali.....	28
4 Strade a prevalente uso pedonale e ciclabile (F-bis) .....	29
5 Le "strade ciclabili" E-bis.....	30
6 Il doppio senso ciclabile .....	33
7 La circolazione delle biciclette su strade e corsie riservate al TPL.....	38
8 La moderazione del traffico .....	39



Tipo	marciapiede (tra 7 e 15 cm)		sosta in linea		sosta a 90°		sosta a 45° (non retroversa)	
	standard	minima	standard	minima	standard	minima	standard	minima
Strada traffico leggero								
corsia autoveicolare	3.00	2.20	3.00	2.20	3.00	2.20	3.00	2.20
corsia bici	1.50	0.60	1.50	0.60	1.50	0.60	1.50	0.60
franco bordo	0.20	0.10	0.80	0.40	1.50	0.75	1.20	0.60
<b>Totale carreggiata</b>	<b>4.70</b>	<b>2.90</b>	<b>5.30</b>	<b>3.20</b>	<b>6.00</b>	<b>3.55</b>	<b>5.70</b>	<b>3.40</b>
Strada traffico pesante								
corsia autoveicolare	3.50	2.70	3.50	2.70	3.50	2.70	3.50	2.70
corsia bici	1.50	0.80	1.50	0.60	1.50	0.60	1.50	0.60
franco bordo	0.20	0.10	0.80	0.40	1.50	0.75	1.20	0.60
<b>Totale carreggiata</b>	<b>5.20</b>	<b>3.60</b>	<b>5.80</b>	<b>3.70</b>	<b>6.50</b>	<b>4.05</b>	<b>6.20</b>	<b>3.90</b>

Al ricorrere delle condizioni standard, la corsia può – ma non deve<sup>30</sup> – essere istituita ad uso esclusivo e quindi delimitata con striscia continua; viceversa, al ricorrere di condizioni inferiori a quelle standard, fino a quelle minime, la corsia è ad uso non esclusivo e dev'essere realizzata con striscia tratteggiata.



# Rivoluzione Bici!

Con FIAB per cambiare strada  
Diventa socio nel 2021!



**FIAB**  
Federazione Italiana  
Ambiente e Bicicletta

Via Borsieri 4/E - 20159 Milano

[WWW.FIABITALIA.IT](http://WWW.FIABITALIA.IT)

<http://www.comuniciclabili.it>

**Grazie dell'attenzione!**