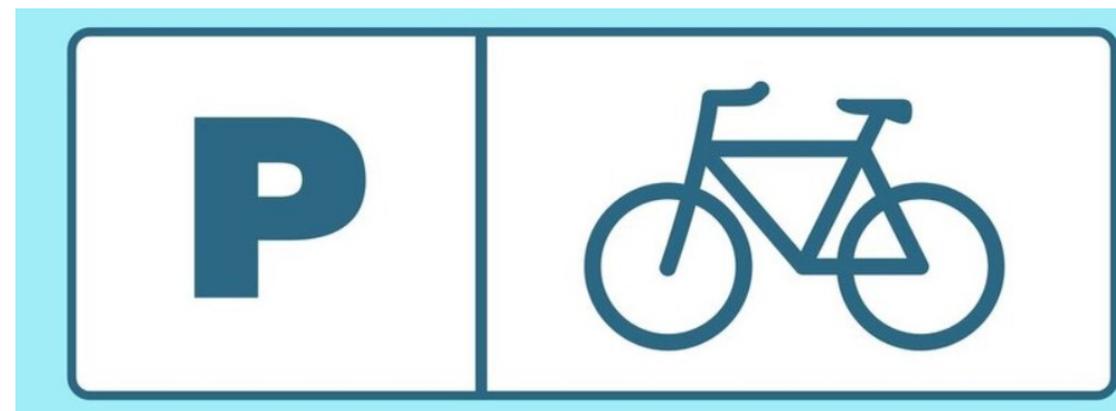


La bici dove la metto? Cicloparcheggi e ciclostazioni. Raffaele Di Marcello



Un problema che poche
amministrazioni si pongono è
quello del posteggio delle biciclette



Eppure le bici, come ogni veicolo,
ha bisogno di spazi per la sosta,
che sia breve o prolungata

Piccoli parcheggi per biciclette distribuiti in modo capillare - per esempio supporti a U rovesciata - consentono ai ciclisti di parcheggiare le bici per brevi periodi in prossimità della loro destinazione.

Depositi per biciclette più grandi, complessi e sicuri - per esempio bikebox o depositi custoditi - permettono ai ciclisti di lasciare le biciclette per periodi più lunghi in luoghi lievemente più distanti dalla destinazione.

Le soluzioni disponibili sono molteplici e vanno da piccoli supporti poco costosi per parcheggi a sistemi automatizzati e custoditi.



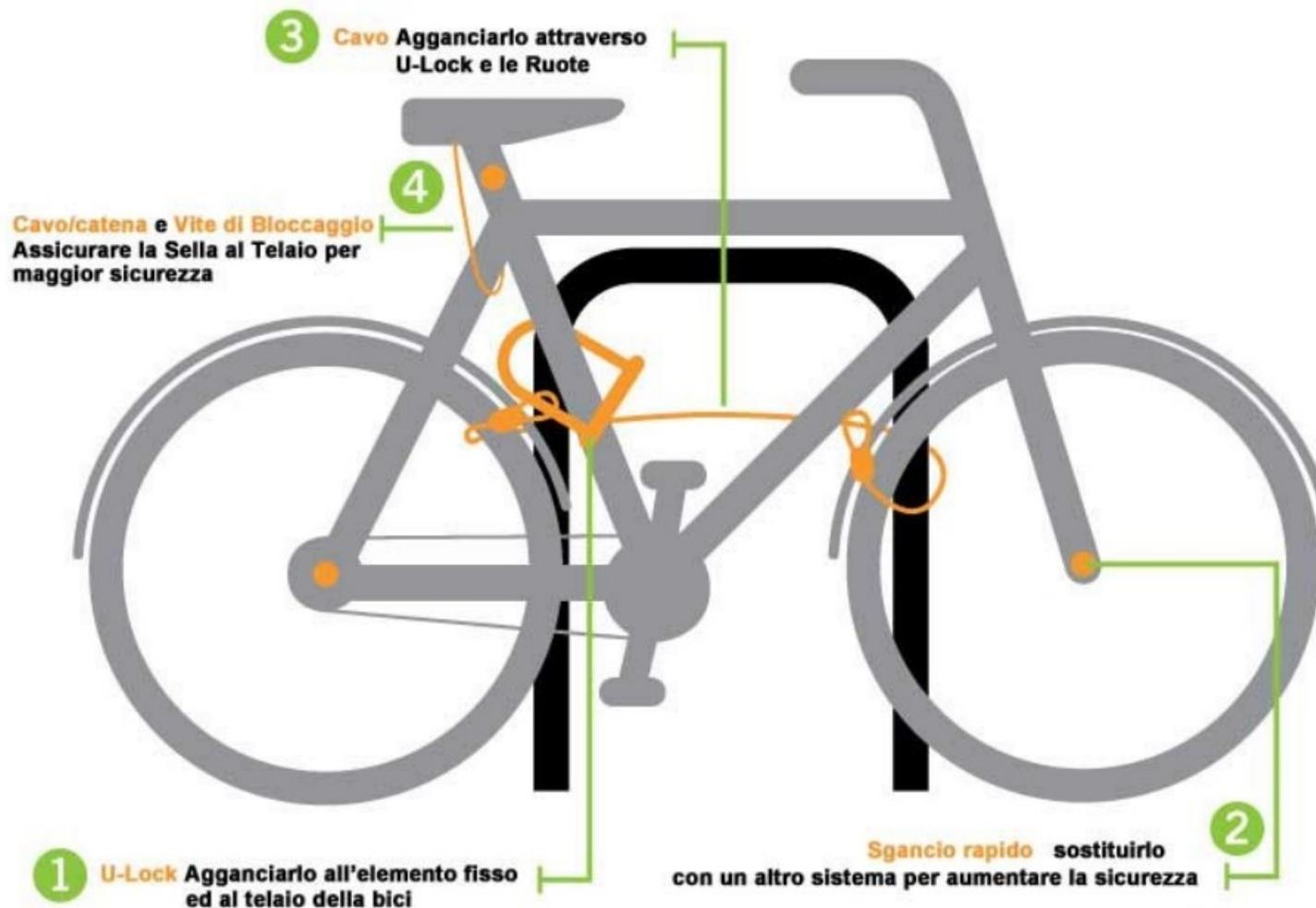


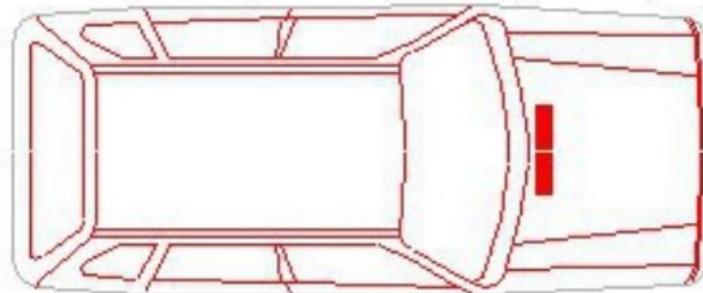
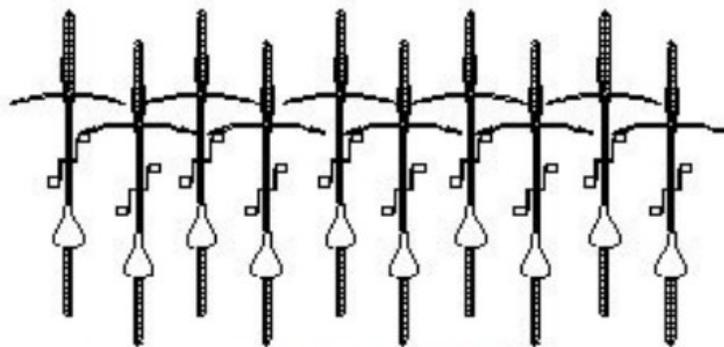
Il supporto deve permettere di assicurare, tramite catena o lucchetto, il telaio della bicicletta ad un sostegno stabile



Le rastrelliere che bloccano la ruota non sono efficaci contro i furti ed escludono le biciclette con le ruote larghe, oltre a poter danneggiare cerchi e raggi

SISTEMA DI BLOCCAGGIO MULTIPLO





In uno stallo per l'automobile si possono parcheggiare fino a 10 biciclette

foto

www.cyclehoop.com



Gli stalli isolati vanno bene in prossimità di punti di interesse generici (negozi, uffici, ecc.), mentre nei punti di scambio modale (stazioni treni, bus, parcheggi, ecc.) servono velostazioni sorvegliate e protette

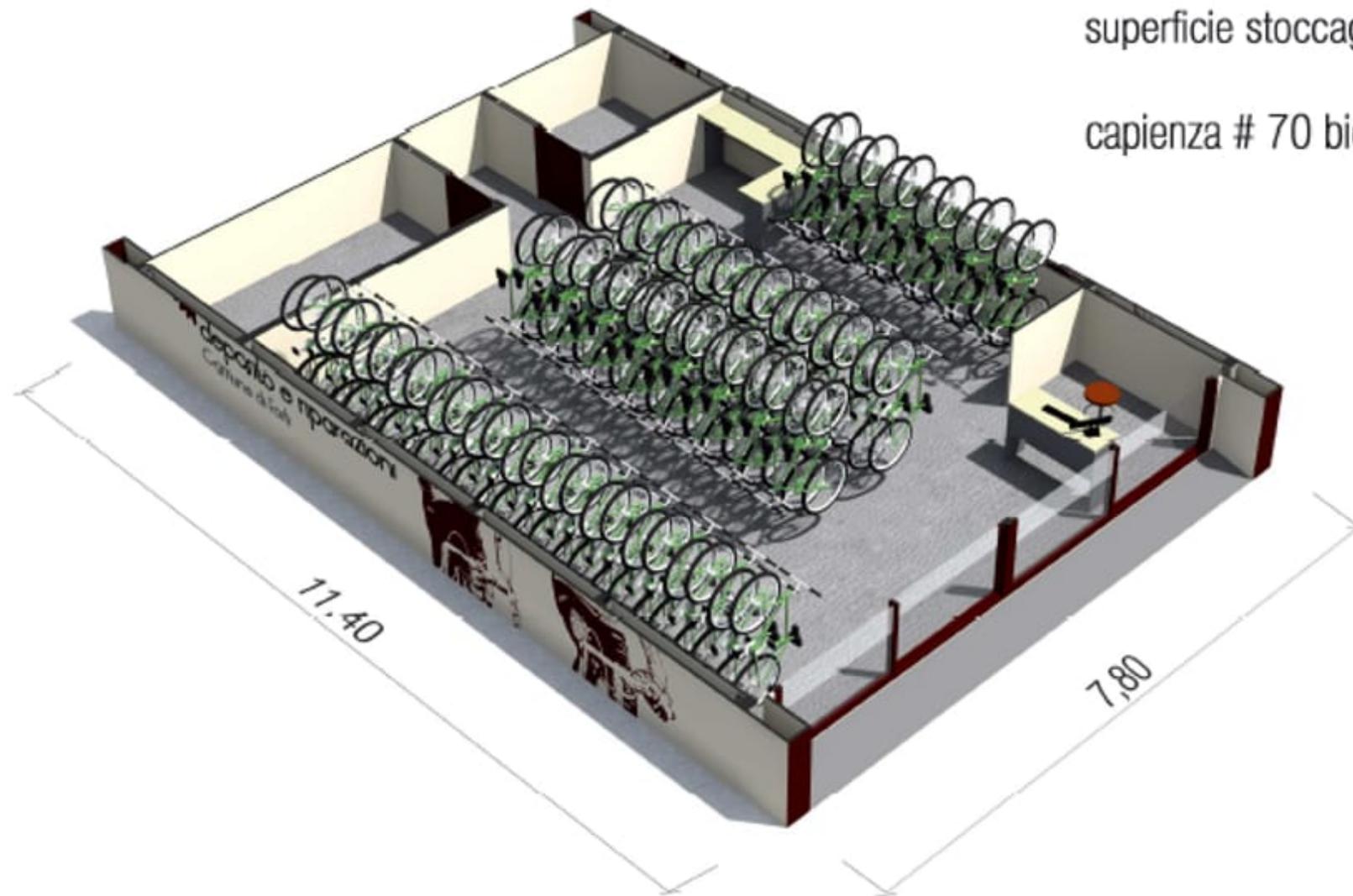




superficie totale 75 m²

superficie stoccaggio 50 m²

capienza # 70 biciclette



	Stazione per biciclette stazione ferroviaria - coperta - sorvegliata - parcheggio su due livelli - a pagamento
	Stazione ferroviaria - impianto coperto - rastrelliera con canalina
	Piazzale della stazione - impianto scoperto - paletti di sostegno
	Strada dei negozi - impianto centrale - coperto - paletti di sostegno
	Strada con negozi - impianto decentrato - scoperto - paletti di sostegno
	Abitazioni - impianto decentrato - scoperto - paletti di sostegno
	Strutture per attività ricreative - impianto amovibile - scoperto - archetti



La sosta delle biciclette, come quella delle automobili, va adeguatamente pianificata e non lasciata al caso

Fonte:

Ufficio Federale delle Strade

Svizzera

Scegliendo la tipologia di parcheggio secondo le esigenze

Tipo di struttura	Description	Consigliato per tipologia di bici	Durata di parcheggio consigliata	Costo per posto bici
Aperta	Anelli per bici	1 2		€ 25–50
	Rastrelliera	1 2	 	€ 60–100
	Struttura mobile/ rastrelliera mobile	1 2	 	€ 100–150
	Rastrelliera a incastro della ruota anteriore e del telaio	1 2 3	  	€ 100–180
	Parcheggio bici coperto con illuminazione	1 2 3	  	€ 1.000
Chiusa a chiave	Box per bici	2 3 4	  	€ 500–1.000
	Capanno per bici (edificio a se stante o area recintata)	2 3 4	  	€ 600–800
	Parcheggio bici (custodito e con servizi)	3 4	  	€ 3.000–6.000
	Garage automatico	3 4	  	€ 3.000–6.000

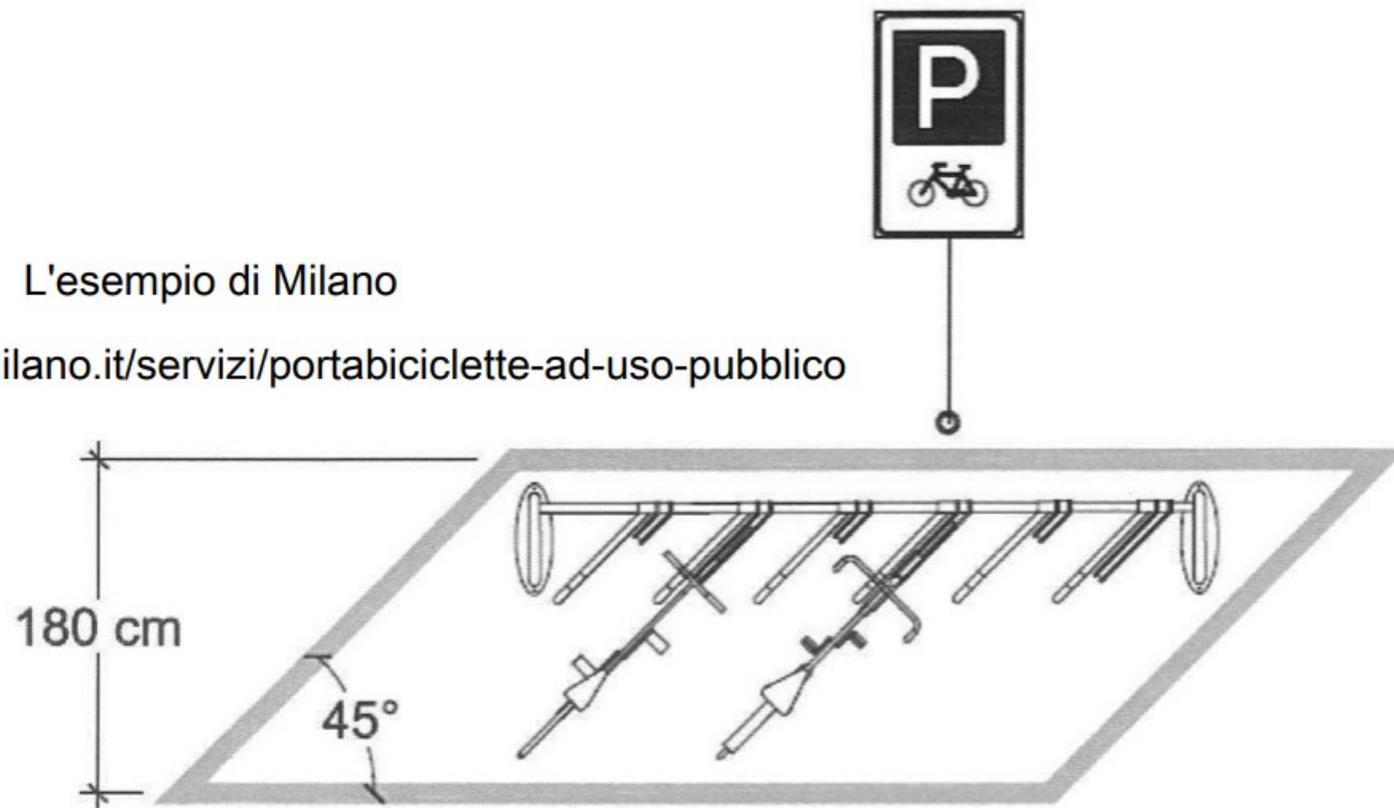
Durata della sosta:  = Minuti,  = Ore,  = 1 giorno,  = 2–3 giorni

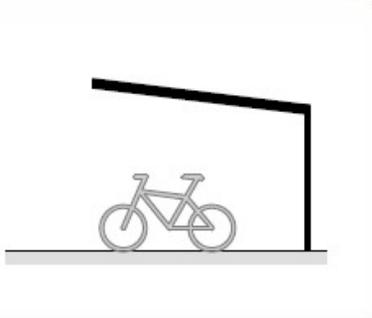
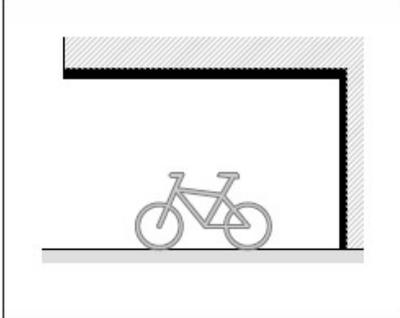
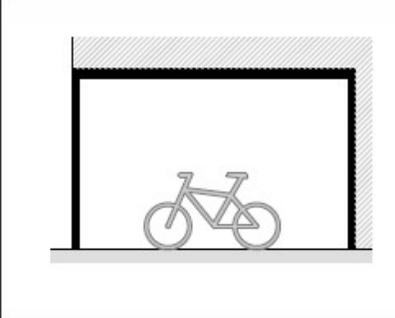
Quattro categorie di biciclette:  = Valore inferiore a € 100,  = € 100–500,  = € 500–1.500 e  = Superiore a € 1.500

Per favorire la diffusione dei parcheggi per le biciclette può essere utile permettere alle strutture commerciali di collocare rastrelliere nei punti previsti dalla pianificazione, a servizio delle loro attività ma utilizzabili da chiunque, esentandoli dal pagamento della tassa di occupazione del suolo pubblico.

L'esempio di Milano

<https://www.comune.milano.it/servizi/portabiciclette-ad-uso-pubblico>



TIPO DI IMPIANTO	IMPIANTO APERTO		IMPIANTO CHIUSO	
	SPAZIO ESTERNO	LOCALE INTERNO	SPAZIO ESTERNO	LOCALE INTERNO
SCHEMA				
DESCRIZIONE	Posti di posteggio con o senza tettoia, dotati di dispositivo per legare la bicicletta	Garage sotterranei o locali interni ad altre strutture	Costruzione realizzata in spazio esterno al luogo di destinazione. Può essere: bikebox o recinzione con tettoia In entrambi i casi il numero di cicli è limitato (1-50).	Nuova costruzione o struttura realizzata all'interno di un edificio esistente. Generalmente di grandi dimensioni (200 - 400 cicli).

La previsione di parcheggi per biciclette è già contenuta nella Legge 366/98 e nel successivo DM 557/98 di attuazione, anche se non espressamente indicata all'interno di edifici.

Con la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 - Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica – si prevede, analogamente a precedenti e successive leggi regionali sulla stessa materia:

- all'art. 5, che il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, contenga:
(omissis)

f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;

g) la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici.

- all'art. 6 che il Biciplan definisca:
(omissis)

n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing).

- all'art. 8 che:

1. I comuni possono prevedere, in prossimità di aeroporti, di stazioni ferroviarie, di autostazioni, di stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, ove presenti, la realizzazione di velostazioni, ossia di centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio.
(omissis)

4. I comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

5. In sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

Quindi la legge nazionale sulla mobilità ciclistica prevede che, nei Regolamenti edilizi, sia prevista la realizzazione di spazi comuni ed attrezzati per il deposito di biciclette, in tutte le tipologie di edifici, residenziali o produttivi, ma demanda ai Comuni l'individuazione dei parametri di dotazione del numero di stalli.



A livello europeo la proposta della Commissione Europea di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla prestazione energetica nell'edilizia, come emendata dal Parlamento europeo il 14 marzo 2023, prevede di allineare le norme sulla prestazione energetica degli edifici al Green Deal europeo e decarbonizzare il parco immobiliare dell'UE entro il 2050.

In tale proposta è previsto che vengano introdotti parcheggi obbligatori per le biciclette negli edifici nuovi e negli edifici sottoposti a ristrutturazioni importanti al fine di eliminare gli ostacoli all'utilizzo delle biciclette come elemento centrale della mobilità sostenibile a emissioni zero.

In sintesi, l'Unione Europea propone:

- due posti bici “per abitazione” negli edifici residenziali di nuova costruzione;
- due posti bici “per abitazione” in edifici residenziali sottoposti a ristrutturazioni importanti, ove tecnicamente ed economicamente fattibile;
- due posti bici “per abitazione” nei nuovi edifici residenziali con almeno tre abitazioni e nei quali non vi sono posti auto, ove tecnicamente ed economicamente fattibile;
- posti bici, corrispondenti almeno al 15 % della capacità totale di utenza dell'edificio e con lo spazio necessario anche per le biciclette di dimensioni maggiori rispetto a quelle standard** per tutti gli edifici non residenziali con più di venti, e, se tecnicamente ed economicamente fattibile, dieci posti auto, entro il 1° gennaio 2027;
- posti bici, corrispondenti almeno al 15 % della capacità totale di utenza dell'edificio e con lo spazio necessario anche per le biciclette di dimensioni maggiori rispetto a quelle standard** per tutti gli edifici non residenziali di nuova costruzione e gli edifici non residenziali sottoposti a ristrutturazioni importanti, se tale ristrutturazione comprende il parcheggio o gli impianti elettrici dell'edificio, con più di cinque posti auto, se il parcheggio è situato all'interno dell'edificio, è fisicamente adiacente all'edificio o ha un chiaro collegamento con esso.



Quindi, se ce lo chiede l'EUROPA, a breve i regolamenti edilizi comunali e gli strumenti di pianificazione dei Comuni dovranno contenere norme per il parcheggio delle biciclette negli edifici pubblici e privati, con precisi standard quantitativi.

Ma anche in assenza di normativa europea i Comuni possono, anzi devono, inserire nei Regolamenti Edilizi e negli altri strumenti di pianificazione norme per il parcheggio delle biciclette negli edifici, pubblici e privati, e nelle aree pubbliche, in particolare in prossimità di scuole, uffici, centri commerciali, stazioni, ecc., ecc.

RAFFAELE DI MARCELLO
Consigliere Nazionale
Responsabile Centro Studi

Mail: raffaele.dimarcello@fiabitalia.it

fiabitalia.it

