

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

PEDALARE IN SICUREZZA? LA PISTA CICLABILE È LA RISPOSTA!

Maurizio Rocchi · Sunday, January 24th, 2021

La sicurezza in primo luogo. La prevenzione con misure adeguate rende il ciclista che è esposto a numerosi rischi più sicuro, ma anche più responsabile nell'applicare determinate regole. Ma è l'avvento della pista ciclabile il fenomeno forse più importante in ambito stradale, che deve essere ampliato in modo ancor più capillare nella nostra Nazione.

Nella società globale si è sempre tenuto conto in maniera diversa da paese a paese della sicurezza stradale per i ciclisti. Nel senso che alcuni le hanno dato più peso a livello di sicurezza nell'impatto sociale. **Basti pensare (statisticamente constatato) che dal 1991 al 1995 la percentuale delle piste ciclabili in base al rapporto del numero bici, bici per 1000 abitanti, percorrenza media per abitante in Km e rete ciclabile prevista (Km), ne vedeva la realizzazione effettiva al 100% in Danimarca, al 50% in Inghilterra, il 30% in Olanda fino a scorrere e trovare l'Italia al 10% della realizzazione in base al rapporto statistico di queste caratteristiche.** Nel recente passato c'è stata un'evoluzione positiva nella realizzazione della pista ciclabile che a livello di prevenzione riduce al minimo i rischi di incidente per il cicloamatore.

La sicurezza stradale ha trovato nella pista ciclabile che è posta separatamente alla strada principale un viatico importante, per far scorrere i veicoli in modo più fluido riuscendo anche a far abbassare la soglia d' inquinamento congestionato da chi fa uso delle biciclette al posto del veicolo motorizzato.



Ci sono due tipi di piste dove il cittadino può usufruire e dove il traffico stradale può essere agevolato: **La pista ciclabile urbana** e quella **extra urbana**.

Le stesse hanno diverse tipologie all'interno:

Piste ciclabili in sede propria che sono percorsi paralleli al traffico dei veicoli, ma separati da marciapiedi, ringhiere, piolini, cordoli. Dove la commistione è congelata. Questa tipologia è prevista dove c'è molto traffico ad alta differenza di velocità tra veicoli e biciclette.

Piste ciclabili con separazione ottica/logica (corsie) che sono indicate solo da segnaletica verticale e orizzontale con doppia striscia bianca e gialla (come le corsie preferenziali) e non ci sono divisioni (DM 557/99). La normativa lo prevede per le strade di quartiere monodirezionali. Per far sì che non ci siano invasioni di veicoli sulla pista ciclabile sono inserite le separazioni morbide (cordolini colorati sormontabili, strisce di piolini flessibili ecc... ecc...)

Pista ciclabile contigua al marciapiede dove i marciapiedi si possono adeguare a piste ciclabili nella fascia esterna, mentre quella interna rimane riservata ai pedoni. La pista ciclabile è separata dal flusso pedonale tramite striscia bianca continua e con il facoltativo fondo colorato (generalmente rosso) che innalza la riconoscibilità e riduce il conflitto derivante da utilizzo improprio da parte di pedoni. Il grado di separazione dal traffico motorizzato è simile a quelle delle piste ciclabili in sede propria. Vengono usate prevalentemente per ottenere una maglia più fitta delle reti ciclabili urbane. Anche in questo caso si ha un alto grado di sicurezza oggettiva e soggettiva per i ciclisti.



Percorsi ciclo-pedonali dove In certi contesti pedoni e ciclisti confluiscono insieme mantenendo un buon grado di protezione rispetto al traffico motorizzato. **Ad esempio, percorsi ciclabili in aree dove non è consentito l'accesso ai veicoli a motore.** Tali percorsi promiscui vi sono anche in ambito urbano ma spesso per il poco lo spazio si crea un conflitto tra pedoni e ciclisti.

Ma la vera importanza che fa da anello di congiunzione è riuscire a costruire una rete ben delineata dove si possono svolgere in tutta sicurezza le attività quotidiane di ogni singolo cittadino.

La funzionalità deve essere come una rete stradale primaria o come quella dei trasporti pubblici.

Ribadiamo che In Italia è stato realizzato solo il 10% del potenziale reale che sono 12000 Km. Deve fare in modo lo Stato italiano di portare avanti i lavori per le **piste ciclabili** affinché il traffico motorizzato sia sempre più libero da **quello delle biciclette, per abbassare gli incidenti e le percezioni soggettive di essere travolti.**



Si va verso un miglioramento soprattutto con l'approccio delle tematiche di viabilità che incombono incessantemente nella nostra società contemporanea. **Incroci pericolosi, buche e dossi su molte strade, non solo periferiche, rispetto dei limiti di velocità, la stessa segnaletica.** Tutto questo fa parte di un contesto unico dove il nuovo codice della strada 14 Settembre 2020 ha improntato micro-riforme ritenendo l'importanza fondamentale della tematica sicurezza.

Focalizzando l'interesse sul mondo della bicicletta, verrà introdotta la "strada urbana ciclabile" a carreggiata singola con il limite max di 30Km/h e con la precedenza per i velocipedisti. Quindi gli autovelox saranno introdotti anche presso le strade urbane di quartieri e locali e il sorpasso potrà essere a velocità molto ridotta. **Un altro passo in avanti per garantire la crescita in modo esponenziale di un sistema sociale** sempre più strutturato al miglioramento della qualità e quindi della prevenzione ai rischi di incidente abbassandone la soglia.

a cura di Mauro Di Fabrizio – Copyright © InBici Magazine ©Riproduzione Riservata

This entry was posted on Sunday, January 24th, 2021 at 9:00 am and is filed under [News](#), [STRADA](#), [TURISMO](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.