

## Doppi sensi

### Sensi unici ciclabili in doppio senso. Qualche osservazione pratica.

Il Decreto 30/7/2008 ha previsto la generalizzazione dei doppi sensi ciclabili nelle strade a senso unico delle zone 30 esistenti al 30/7/2010.

Il decreto ha provocato l'applicazione, non ancora completata, di doppi sensi in tutto il territorio francese. Questa possibilità si integra bene nel paesaggio urbano poiché accompagna l'evoluzione della norma sociale iniziata con la "Grenelle d'Environnement" (si tratta di una serie di norme, l'ultima delle quali promulgata il 13/7/2010 per migliorare la qualità dell'ambiente ndr.): costruire una città di brevi distanze per favorire la mobilità dolce.

Ecco qualche luogo comune, inesatto o obsoleto, che purtroppo circola.

#### ° **Più la strada è stretta e più è pericolosa** (falso)

Ciò non è esatto: strada stretta significa riduzione di velocità.

L'introduzione del doppio senso ciclabile in zona 30 nelle strade strette è stata oggetto di monitoraggio "avant-après", cioè prima e dopo l'intervento, ed è stata rilevata non solo una effettiva riduzione della velocità in generale, ma anche una evidente riduzione delle velocità oltre i limiti imposti. In effetti il rischio per un automobilista di trovarsi di fronte un ciclista lo costringe ad anticipare la riduzione di velocità. L'incrocio tra auto e bici, difficile e complicato, favorisce un comportamento prudente da entrambe le parti. Il rischio è tuttavia maggiore quando ciclisti e conducenti di veicoli motorizzati non si vedono. Le collisioni più frequenti sono "da dietro" (auto che tampona un ciclista) mentre quelle frontali sono molto, ma molto, rare.

C'è un paradosso permanente nella sicurezza stradale che, fino ad un certo punto, fa che le situazioni percepite come pericolose si traducano nei fatti in minor numero di incidenti, rispetto a quelle più tranquille, quando gli utenti abbassano la loro attenzione.

Ancora: quando la circolazione diventa problematica per ciclisti ed auto, succede che il traffico di transito prenderà spontaneamente altri itinerari rendendo una strada locale alla vita locale.

Nessuno è infatti costretto a percorrere una strada stretta con doppio senso ciclabile.

L'automobilista preferirà spesso proteggere la propria carrozzeria evitando di circolare in stradine anche se esse rappresentano una scorciatoia rispetto alle grandi direttrici.

La presenza di un doppio senso ciclabile permetterà ad un ciclista residente di prendere subito, uscendo da casa propria, la giusta direzione senza dover fare il giro del quartiere rendendo la bici più efficace per un breve tragitto e legalizzando una pratica di buon senso.

#### ° **I lavori di messa in opera sono incompiuti poiché il controsenso riservato alle biciclette non è installato su tutta la lunghezza della strada** (falso)

Ciò è inesatto. I servizi di viabilità adattano la segnaletica al traffico presente sulla strada, agli incroci con altre strade ed alla co-visibilità tra ciclisti ed altri veicoli. I rischi più elevati sono all'incrocio di uscita del controsenso ciclabile. Per marcare questo sbocco in funzione del traffico della via attraversata, alcune Amministrazioni, materializzano un inizio di pista ciclabile. Ciò evita che gli automobilisti taglino l'incrocio entrando (sulla sinistra) nella strada a senso unico. Pertanto in sezione corrente la co-visibilità rimane buona ed un semplice richiamo del pittogramma "bici" davanti alle uscite dei garages può essere sufficiente.

Questo è ancora più vero per le vie strette in cui il tracciare una linea divisoria potrebbe dare l'illusione che ogni veicolo possa rimanere nel suo spazio, all'incrocio con un ciclista, senza dover moderare la propria velocità.

Ad ogni situazione va posta la segnaletica adatta al fine anche di limitare la spesa pubblica allo stretto necessario.

- **Il rischio (o pericolo) per un ciclista è rappresentato dai veicoli che vengono di fronte** (falso)

Ciò è inesatto. Questo rischio è forse quello che è naturalmente meglio percepito dai conducenti circolanti. Di contro l'attenzione dovrà essere elevata nei confronti dei veicoli in sosta alla destra del ciclista in controsenso, così anche nei confronti dei pedoni che potranno sbucare all'improvviso per attraversare la via tra i veicoli in sosta la cui barriera rende invisibile il ciclista sopraggiungente. Di conseguenza il ciclista, se deve mantenere la destra della carreggiata, avrà tutto l'interesse – non incrociando altri veicoli - a mantenersi ad una distanza ragionevole dalle auto in sosta.

- **La possibilità del doppio senso ciclabile nelle vie a senso unico è limitata alle zone 30** (falso)

Dal 1998 la normativa prevede che l'autorità preposta possa disporre su tutta la rete stradale (50km/h, 70 Km/h ecc) un doppio senso ciclabile contro un solo senso per i veicoli motorizzati. Numerose comunità ne hanno già realizzati (Strasburgo, Bordeaux, Parigi ecc). Ma il decreto del luglio 2008 va oltre chiedendo alle autorità locali di prevedere sistematicamente questa possibilità nelle zone 30.

- **Nelle zone 30 i ciclisti possono circolare in senso vietato** (inesatto)

Ciò è inesatto. Se il segnale di senso vietato non precisa con l'aiuto di un pannello sottostante "Salvo (Eccetto) ed il simbolo della bicicletta" allora si applica alla bicicletta (*qui non riesco a capire, forse manca un NON*). La segnaletica posizionata dalle autorità locali preposte deve precisare la possibilità del ciclista di circolare in senso opposto per ogni sezione della via in zona 30 o in zona di intersezione

- **Strasburgo e due o tre città ne hanno realizzate** (obsoleto).

La situazione è molto cambiata da qualche anno. Il tempo dei pionieri (Strasburgo 1983 ) appartiene al passato. Impossibile invece elencare il numero delle città, grandi e piccole, che ne hanno realizzate e non si parla più di strade ma di kilometraggio di vie a senso unico convertite a doppio senso per le biciclette. Parigi ha realizzato più di 220 km. Bordeaux, Grenoble, Lille, Rochefort, Le Mans, Nantes, ed ugualmente tanti piccoli paesi. In sintesi, il doppio senso ciclabile diventa una banalità sul territorio francese e non dovrà più essere oggetto di reportage o essere presentato come una inquietante novità.

In effetti il tempo trascorso è sufficiente per affermare che, se correttamente organizzato (c'è ancora qualche perplessità negli incroci), il doppio senso ciclabile in una strada a senso unico non rappresenta un rischio specifico per i ciclisti né per gli altri utenti.

Occorre tuttavia che ciascun utente presti attenzione soprattutto ai pedoni. I ciclisti infatti, nel senso loro riservato, hanno la tendenza a prestare attenzione a sinistra quando invece sarebbe necessario preoccuparsi dei pedoni che possono sbucare da destra.

Come per ogni fase transitoria è probabile che in un primo tempo l'aumento della circolazione di utenti deboli (ciclisti) nei luoghi dove erano poco presenti si traduca in qualche lieve incidente sconosciuto in passato. Questo lieve aumento dovrà tradursi, tuttavia, in una minore esposizione al rischio individuale dei ciclisti.

I Paesi Bassi hanno generalizzato il doppio senso ciclabile con opportuna segnalazione. Così pure il Belgio, nell'ambito del suo codice della strada, ne ha deciso la generalizzazione sin dal 2004.

Questi stati stanno monitorando l'incidentalità i cui risultati sono riportati sul sito del CERTU.

Più in generale questa soluzione del doppio senso ciclabile si va estendendo in numerosi Paesi tra i quali il Canada e la Scozia.