



MANUALE DEL CICLISMO URBANO

della città di Genova

Consigli utili
per chi vuole muoversi
con sicurezza in bici in città

3° EDIZIONE



Genova

Amici della bicicletta



PERCHÈ UN MANUALE PER CHI PEDALA IN CITTÀ

Questo manuale è rivolto a tutte le persone che vogliono usare la bicicletta a Genova in modo piacevole, responsabile e sicuro.

Vuole essere, inoltre, un contributo per rendere le strade della nostra città più civili e vivibili per tutti.

IL CICLISMO URBANO: UNA RIVOLUZIONE SILENZIOSA E CIVILE

Siamo, quindi, giunti alla terza edizione di questo manuale. L'ultima pubblicata risale a più di sei anni fa e possiamo dire che, almeno dal punto di vista della mobilità, da allora è cambiato il mondo. Già nel 2018, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Legge quadro sulla mobilità ciclistica, dopo vent'anni di battaglie delle associazioni, FIAB in testa, il nostro Paese si dotava di uno strumento legislativo all'avanguardia nell'ambito della mobilità dolce. L'accelerazione è, poi, arrivata nel 2020, quando la necessità di ripensare la vita nelle città e delle persone per contrastare il Covid ha fatto fare passi da gigante al nostro Paese nella direzione di una mobilità più sostenibile. Sono state introdotte norme nel Codice della Strada che ci hanno messo al pari con i Paesi del nord Europa più virtuosi in questo senso. Sono state introdotte nel nostro ordinamento le corsie ciclabili, le case avanzate per le bici, il senso unico eccetto bici, le strade a priorità ciclistica e così via. Certo, sono tutte norme migliorabili e che necessitano da parte dei Comuni la volontà di essere applicate, ma noi siamo qui per questo. Siamo qui per stimolare il miglioramento delle norme, siamo qui per stimolare le pubbliche amministrazioni ad applicare tali norme. Siamo qui anche per diffondere la cultura della mobilità ciclistica e questo manuale, riveduto e implementato con le novità del 2020, serve allo scopo.

Romolo Solari
presidente FIAB GENOVA

LA BICICLETTA MIGLIORA LA QUALITÀ DELLA VITA

Dieci buoni motivi per usare la bicicletta

Per chi la usa...

È facile da usare, è sempre pronta, si arriva dappertutto e ci si ferma dove si vuole.

Pedalarre è più veloce che camminare o attendere i mezzi pubblici, non si perde tempo a trovare parcheggio e sei sicuro dei tempi di percorrenza.

È economica nell'acquisto e nella manutenzione ed elimina i costi dell'auto (benzina, parcheggio, ecc.).

Aiuta a mantenersi in forma e a controllare il peso, migliora l'umore e il piacere di vivere la città.

Consente l'autonomia negli spostamenti cittadini.

... e per la collettività

Non inquina ed è silenziosa, riduce il traffico sulle strade, aiutando il servizio pubblico ad essere più puntuale e veloce.

Riduce la dipendenza energetica e risparmia risorse non rinnovabili.

Non rovina la rete stradale diminuendone i costi di manutenzione, preserva dai danni dell'inquinamento i centri storici e i monumenti.

Attraverso la moderazione del traffico e l'aumento della mobilità ciclistica riduce i rischi per tutti gli utenti della strada.

Rende più attrattivo e accessibile il centro abitato favorendo il piccolo commercio e la vita sociale.

ANDIAMO IN BICI, SEGUIAMO LE REGOLE

Cosa dice il **Codice della Strada** (c.s.)

Osservare il Codice della strada (c.s.) e il suo Regolamento di esecuzione (reg.) è un dovere per tutti, ed è il presupposto per veder riconosciuti i propri diritti in caso di incidente.

La bicicletta deve seguire le norme generali per i veicoli e, se condotta a mano, quelle per i pedoni.

DEFINIZIONE DI BICICLETTA (VELOCIPEDE)

I velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti ad esclusiva propulsione muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono considerati velocipedi anche le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico per una velocità massima di 25 km/h (art. 50 c.s.).

CARATTERISTICHE TECNICHE

I velocipedi non possono superare 1,30 mt di larghezza, 3 mt di lunghezza e 2,20 mt di altezza (art. 50 c.s.).

Devono essere muniti di pneumatici, di un dispositivo per la frenatura su ciascuna ruota, di un campanello, di luci bianche o gialle davanti, di luci rosse e di catadiottri rossi dietro, di catadiottri gialli sui pedali e su entrambi i lati di ciascuna ruota (art. 68 c.s.).

L'uso delle luci è obbligatorio da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e di giorno in ogni circostanza di scarsa visibilità, gallerie comprese (art. 152 c.s.).

COMPORAMENTO IN BICICLETTA

I ciclisti devono procedere su un'unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque,

mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su un'unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro (art. 182 c.s.). Queste limitazioni non si applicano però sulle strade urbane ciclabili.

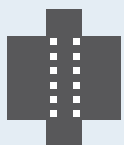
Si devono inoltre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.

Andando in bici si devono avere braccia e mani libere e reggere il manubrio almeno con una mano; si deve essere in grado, in ogni momento, di vedere liberamente davanti e di lato e compiere con la massima prontezza e facilità le manovre necessarie (art. 377 reg.).

In ogni caso, i ciclisti devono segnalare tempestivamente la manovra di svolta a sinistra e a destra alzando il braccio teso nella direzione scelta; l'intenzione di fermarsi si comunica alzando verticalmente il braccio (art. 225 e art. 154 c.s.). I ciclisti non possono trainare altri veicoli (salvo nei casi consentiti), condurre animali e farsi trainare (art. 182 c.s.).

PRECEDENZE

Le bici sulle piste ciclabili hanno la precedenza sugli altri veicoli, che devono dare la precedenza ai ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili.



*Attraversamento
ciclabile su strada
urbana ed
extraurbana*



*Indica un
attraversamento
della carreggiata
da parte di una
pista ciclabile*

Negli sbocchi su strada delle ciclabili i ciclisti devono sempre dare la precedenza. I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.

Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili. (art. 145 c.s.).

Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela e prudenza.(art. 377 c.s.).



Cartello di pericolo per attraversamento ciclabile in strade extraurbane o urbane



Cartello di divieto di transito alle biciclette

PISTE E CORSIE CICLABILI

Le **piste ciclabili** possono essere:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia;
- b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia;
- c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia.

Le piste ciclabili sono riservate alla circolazione delle biciclette (art. 3 c.s.) e prevedono sia segnaletica orizzontale che verticale. Il loro impianto deve seguire delle larghezze minime (Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999).

Le **corsie ciclabili** sono delle corsie ricavate sulla carreggiata stradale, destinate alla circolazione delle bici nello stesso senso di marcia degli altri veicoli. Possono essere impegnate, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedisti, se sono presenti fermate del trasporto pubblico, se gli altri veicoli devono effettuare la sosta o la fermata nella fascia di sosta veicolare laterale. Prevedono solo la segnaletica orizzontale e non sono previste larghezze minime (art. 3 c.s.).

Le **corsie ciclabili per doppio senso ciclabile** sono parte della carreggiata urbana a senso unico di marcia, poste a sinistra rispetto al senso di marcia, idonee a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedisti in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli (art.3 c.s.). Si possono istituire su strade a 30 km/h e necessitano di segnaletica orizzontale come le corsie ciclabili.

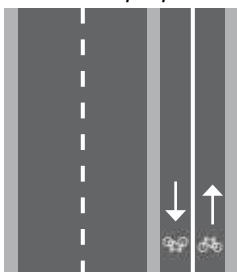
I velocipedisti devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono (art. 182).

CASA AVANZATA PER BICI

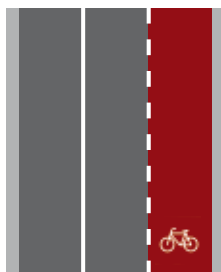
E' una linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (art. 3 c.s.).

*Esempi grafici di piste e corsie ciclabili.
Il fondo rosso è opzionale.*

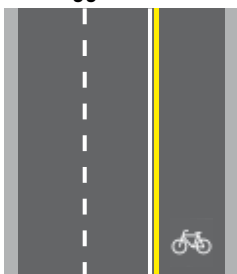
*Pista ciclabile
in sede propria*



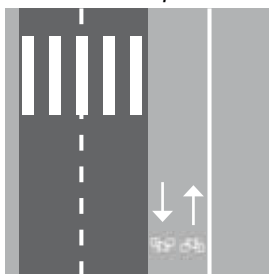
*Corsia
ciclabile*



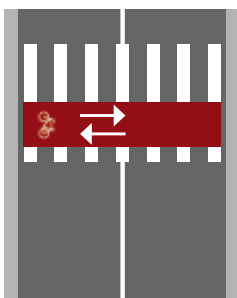
*Pista ciclabile in corsia
riservata ricavata da
carreggiata stradale*



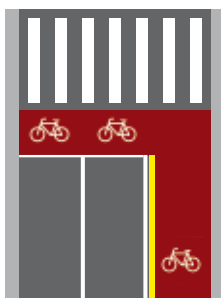
*Pista ciclabile in corsia
riservata ricavata
da marciapiede*



*Attraversamento
ciclabile*



*Casa
avanzata*



STRADE URBANE CICLABILI

Strade individuate dai Comuni ed opportunamente segnalate, con limite di velocità non superiore a 30 km/h e con precedenza per le biciclette.

PERCORSI PROMISCUI PEDONALI E CICLABILI

Sono percorsi dove bici e pedoni transitano senza separazioni fra loro. Sono segnalati da segnaletica verticale. In genere vengono istituiti qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale (Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999).

ITINERARIO CICLABILE

Spesso per un itinerario ciclabile si utilizza impropriamente la parola “pista ciclabile”, ma in molti casi questo percorso è costituito da diversi elementi. Il Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999 li individua in piste ciclabili in sede propria, piste ciclabili su corsia riservata, percorsi promiscui pedonali e ciclabili, percorsi promiscui ciclabili e veicolari. Non sono citate le nuove corsie ciclabili, in quanto istituite successivamente nel nostro ordinamento, ma si possono tranquillamente ricomprendere essendo previsti anche i percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

LE BICI NELLE ZTL

Le zone a traffico limitato sono aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli. A Genova, secondo il regolamento per l'accesso alle ZTL, i velocipedisti hanno la possibilità di accedere liberamente in tutte le ZTL presenti sul territorio.

LE BICI NELLE AREE PEDONALI

Nelle aree pedonali (identificate con il simbolo del pedone in campo azzurro all'interno di un quadro bianco con su scritto “area pedonale”) le bici possono sempre circolare.

Solo in situazioni particolari i Comuni possono vietarne la circolazione, attraverso apposita segnaletica (art. 3 c.s.).

ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

In corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento, così come avviene per i pedoni per gli attraversamenti pedonali (art. 40 c.s.). Gli attraversamenti

ciclabili sono caratterizzati dal tratteggio che può essere su entrambi i lati o solo da un lato quando affiancati da strisce pedonali; a Genova in genere sono anche dipinti di rosso. Gli attraversamenti ciclabili che segnalano continuità di pista o di corsia ciclabile possono essere percorsi in sella.



Nelle aree pedonali, contraddistinte da questo segnale, le biciclette possono circolare salvo esplicito divieto (art.3 c.s.)



Segnali di inizio e fine di una pista ciclabile



Segnali di inizio e fine di una pista ciclabile contigua al marciapiede



Segnali di inizio e fine di un percorso pedonale e ciclabile

BICI A MANO

È obbligatorio portare la bici a mano se:

- si percorrono marciapiedi e portici adibiti solo per la circolazione dei pedoni o aree pedonali con cartello esplicito di divieto (art. 3 c.s.);
- viste le condizioni della circolazione ci sia intralcio o pericolo per i pedoni. In tal caso i ciclisti sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e prudenza (art. 182 c.s.);
- nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano (art. 377 reg.);
- negli attraversamenti su strisce pedonali non affiancate dal tratteggio che segnala continuità di pista ciclabile (art.41 c.s.);
- di notte o in caso di scarsa visibilità se si è sprovvisti di illuminazione (art. 377 c.s.).

BICI E SEMAFORI

Agli incroci fra strada e pista ciclabile, unico caso in cui è previsto un semaforo speciale per bici, ci si comporterà come un veicolo, seguendo la traiettoria indicata dal semaforo.

In assenza di semaforo, ci si comporterà come i pedoni usando particolare prudenza (art. 41 c.s.). In corrispondenza di normali incroci stradali, i ciclisti possono affiancarsi agli altri veicoli e seguire le stesse indicazioni semaforiche (art.144 c.s.).



BAMBINI IN BICI

E' consentito il trasporto di un bambino fino a otto anni di età (art. 182 c.s.) con apposito sellino omologato con sistema di fissaggio e sicurezza (art. 225 reg.).

Il seggiolino può anche essere posizionato anteriormente, tra manubrio e conducente, in questo caso il bambino non deve pesare più di 15 kg. Il seggiolino non deve superare la sagoma della bici e deve essere installato in modo da non intralciare la visuale e la possibilità di manovra del conducente (art. 68 c.s.).

Il montaggio dell'attrezzatura deve rispondere a una verifica di solidità e stabilità delle parti interessate della bicicletta (art. 377 reg.).

Il giubbotto riflettente: quando usarlo

I ciclisti devono indossare giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità nei seguenti casi:

- ◆ fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere;
- ◆ nelle gallerie sia fuori che dentro i centri abitati.

FIAB ne consiglia comunque l'uso, anche in città, in tutte le situazioni di poca visibilità.



Il casco: quando usarlo

Anche dopo i recenti aggiornamenti del Codice della Strada, **l'uso del casco non è obbligatorio in nessun caso e a nessuna età.**



FIAB è favorevole e promuove l'uso del casco, ma è contraria alla sua obbligatorietà. Infatti il casco protegge negli impatti che avvengono fino a 25 km orari circa, ma è ininfluente negli investimenti da mezzi motorizzati, che rappresentano la quasi totalità degli incidenti gravi e mortali.

Poiché nei paesi in cui l'uso del casco è diventato obbligatorio si è riscontrata una riduzione dei ciclisti, e poiché tutti gli studi confermano che la prima misura di sicurezza per chi va in bici è la presenza di un alto numero di ciclisti nel traffico, la conseguenza del provvedimento di obbligatorietà aumenterebbe, paradossalmente, il rischio per i ciclisti ancora in strada.

COME SCEGLIERE LA PROPRIA BICI

E' importante che la bici si adatti alle nostre caratteristiche. Salire in bici deve essere come indossare un vestito: ci si deve sentire sempre a proprio agio.

BICI PIEGHEVOLE - Permette di sfruttare ascensori, funicolari e autobus. Solitamente non crea alcun problema sotto la scrivania o in uno sgabuzzino in ufficio o al lavoro. Se maneggiata con intelligenza ed educazione è ben accettata nei ristoranti, bar o negozi. Le ruote di dimensioni contenute, seppur compromettendo in minima parte la velocità, consentono nei tragitti urbani una grande facilità di curva, manovra e passaggio in mezzo al traffico.

BICI A PEDALATA ASSISTITA - Pur funzionando a motore è silenziosa e non inquina, se corrispondente alla normativa (potenza massima 0,25 kw - velocità massima 25 km/h), non servono assicurazione, immatricolazione e casco. L'autonomia permette di percorrere distanze più che sufficienti per soddisfare gli spostamenti quotidiani. Pur facendo esercizio fisico, anche se poco intenso, permette di arrivare in ufficio o a casa senza sudare e senza stressare le articolazioni. Se, poi, si sceglie di acquistare un kit di conversione da montare sulla propria bici normale, si possono abbassare un pò anche i costi iniziali d'acquisto della bici.

CITY BIKE - Comoda per la città, con ruote da 28 pollici è dotata di parafanghi e cambi per le salite. Il cavalletto facilita il posteggio ed è adatta per montare un seggiolino per trasportare i più piccoli o portapacchi e cestini per trasportare borse della spesa.

MTB - Pur essendo nata per gli sterrati, grazie agli pneumatici a sezione larga e ai cambi da salita, può essere ideale per il pavè ed i saliscendi del centro storico della nostra città!

CARGO BIKE - E' una bici da carico che può trasportare fino a quattro bambini o merce pesante e voluminosa, per consegnare pacchi, ecc.

COMPLICHIAMO LA VITA AI LADRI DI BICICLETTE!

Non esistono catene o lucchetti che un ladro esperto non sia in grado di forzare, però possiamo complicargli la vita utilizzando accorgimenti che lo costringano ad usare un'attrezzatura pesante, a perdere tempo, a fare rumore, a rischiare di essere sorpresi.

- 1 - **Chiudete sempre (SEMPRE!) la bicicletta**, anche quando la si lascia per pochi istanti...
- 2 - **Parcheeggiate preferibilmente in posti frequentati** lasciando il più possibile la bici "in vista".
- 3 - Nella bicicletta che si usa in città meglio **non utilizzare ruote e selle a sgancio rapido**.
- 4 - **Scegliete una buona chiusura** anche se pesante e costosa, anche se la bicicletta è vecchia o di poco valore. **MAI CHIUSURE SCADENTI!**
- 5 - Fate in modo che la catena (o l'archetto) allacci la ruota anteriore e il telaio ad un elemento saldamente ancorato al terreno.
- 6 - Quando si lascia la bicicletta parcheggiata in luoghi "a rischio" meglio utilizzare una seconda chiusura che allacci telaio e ruota posteriore ad un elemento ancorato a terra.
- 7 - Per brevi soste utilizzare comunque una chiusura, anche se meno impegnativa.
- 8 - **Chiudete sempre** e legate ad un elemento fisso le bici anche negli spazi privati (cortili, cantine, garage).
- 9 - **Adottate tutti gli accorgimenti utili** a favorire il riconoscimento della vostra bici in caso di furto: fotografandola e annotando eventuali codici.
- 10 - In caso di furto, **fate SEMPRE la denuncia**.
- 11 - **QUANDO COMPRATE UNA BICICLETTA USATA, ASSICURATEVI CHE NON SIA RUBATA!**



TRE REGOLE: VISIBILI, PREVEDIBILI, ATTENTI

Usando la bicicletta, soprattutto per muoversi in città, è necessario acquisire modi e comportamenti che proteggano la nostra sicurezza. Il semplice rispetto del Codice della Strada, infatti, non sempre è sufficiente. Soprattutto bisogna imparare il rispetto di tutti gli utenti senza soggezione verso gli automobilisti.

- ◆ Evitare strade trafficate, studiando bene il percorso: si scopriranno molte strade secondarie più tranquille;
- ◆ rendersi visibili, le luci e i catarifrangenti devono essere sempre previsti!
- ◆ meglio scegliere un abbigliamento visibile e indossare dei particolari retroriflettenti (al polso, alla caviglia...);
- ◆ usare il campanello per richiamare l'attenzione;
- ◆ rispettare le regole del Codice della Strada: segnalare sempre con le braccia i cambi di direzione;
- ◆ agli incroci cercare il contatto oculare con i conducenti degli altri veicoli che devono dare la precedenza;
- ◆ tenere la destra, ma non rientrare tra una macchina parcheggiata e l'altra: procedere in linea retta;
- ◆ non ascoltare musica e telefonare solo da fermi;
- ◆ fare attenzione alle auto parcheggiate e prevedere sempre la possibile apertura delle portiere;
- ◆ non accostare i mezzi pesanti agli incroci (in molti casi ci sono angoli ciechi e gli autisti non vi possono vedere);
- ◆ rispettare i pedoni e non correre se le condizioni non lo consentono;
- ◆ controllare costantemente il perfetto funzionamento dei freni, delle luci, dei catadiottri, del campanello e degli pneumatici della bicicletta;
- ◆ tenere il manubrio e frenare sempre con entrambe le mani;
- ◆ niente carichi appesi al manubrio, meglio un cestino o uno zaino: sbilanciano di meno e ci si può portare di tutto;
- ◆ indossare il casco (non obbligatorio, ma prezioso, soprattutto per i bambini);
- ◆ attenzione agli scooter e motorini che spesso superano a destra.

PEDALARE FA BENE AL FISICO E ALLA MENTE

PREVENZIONE DELLE MALATTIE

- Minore rischio di obesità, malattie cardiache e diabete
- Minor rischio di cancro
- Benefici per la salute delle ossa e dei muscoli: le articolazioni possono lavorare senza carico eccessivo con maggiore agilità e flessibilità.
- Riduce l'ansia e migliora la salute mentale
- Aiuta a vivere una vecchiaia con meno malattie

QUALITÀ DELLA VITA

- Effetto positivo sul tono dell'umore
- Aiuta a socializzare e facilita i rapporti interpersonali
- Incrementa l'autostima e l'autoefficacia
- E' divertente e rilassante
- Stanca piacevolmente il corpo e migliora il sonno notturno

A SCUOLA IN BICI: UNA SANA ABITUDINE

La bicicletta è un facile sistema per educare i giovani a fare ogni giorno attività fisica: un'abitudine che si impara essenzialmente durante il periodo dell'obbligo scolastico.

Per incoraggiare i genitori a mandare i figli a scuola in bicicletta, alcune scuole organizzano il "Bicibus": genitori o insegnanti volontari accompagnano i giovani studenti lungo un itinerario prestabilito e in totale sicurezza.

(Vedi l'esperienza di FIAB Tigullio "Vivinbici").



Una città a misura di bambino è di fatto una città per tutti, che soddisfa le legittime richieste di tutela della salute e di qualità della vita dei suoi abitanti.

É POSSIBILE ANDARE IN BICICLETTA A GENOVA?

L'ultima volta che abbiamo risposto a questa domanda era nel 2014, con la precedente edizione di questo manuale. Già allora l'aumento costante del numero di persone che circolavano in bicicletta in città, faceva sperare che, anche da noi, si sarebbe sviluppato questo modo civile di muoversi. Oggi la congestione del traffico, il costante incremento del consumo di spazio urbano, l'incidenza sempre maggiore dei disturbi respiratori e - non ultimo - l'esigenza del contrasto al cambiamento climatico, hanno favorito la crescita di consapevolezza sulla necessità di voltare pagina. Le criticità seguite alla pandemia Covid-19 non hanno fatto che accelerare il processo di transizione verso la mobilità dolce. Oggi l'utilizzo in città della bicicletta come mezzo di trasporto, oltre che possibile, diventa una necessità.

E' nata una rete ciclabile, in gran parte costituita dalle nuove corsie ciclabili ed ancora in corso di realizzazione, che a regime prevede 66,6 km di percorrenza. Si tratta di "corsie di transizione" così come definite dal Comune di Genova e destinate in futuro a diventare piste ciclabili strutturate.



Ma oltre a questo importante intervento la nostra città ha, sempre, offerto i seguenti elementi positivi per la bici:

- ◆ 30 km di territorio lungo il mare da Nervi a Voltri - quasi del tutto pianeggiante;
- ◆ altri 30 km in piano, lungo le valli del Bisagno e del Polcevera;
- ◆ la localizzazione in zone pianeggianti dei maggiori siti di interesse (aree produttive, portuali e direzionali, i poli universitari, fieristici e congressuali, le principali attrattive turistiche);
- ◆ la presenza di ascensori e funicolari che permettono di salire in quota e vivere i percorsi di molte delle zone collinari, come delle comode discese;
- ◆ lo sviluppo della rete ferroviaria metropolitana che, congiuntamente all'uso della bici, permette di spostarsi agevolmente tra punti anche lontani della città;
- ◆e un clima generalmente mite che permette l'uso della bici tutto l'anno!



Il vero problema?

É sempre stato il traffico

Molte persone avrebbero voluto usare la bici per spostarsi in città, ma hanno sempre avuto, giustamente, paura del traffico. Oggi le cose stanno migliorando ma non sono ancora soddisfacenti.



Occorre allora sfruttare le risorse che ci sono:

- la rete fin qui impiantata, la quale, sebbene in gran parte costituita da semplici corsie ciclabili, consente un discreto livello di sicurezza. Ad esempio, si riesce a pedalare tranquillamente da Boccadasse alla stazione di Cornigliano, un percorso di circa 12 km lungo la costa ed attraverso il centro città;
- le zone pedonali nelle quali, salvo espliciti divieti, si può circolare in bici; molte aree del centro storico, tutto il Porto Antico e alcune zone dei Municipi storici (come Sestri, Prà e Bolzaneto) sono ormai pedonalizzate;
- le strade meno trafficate che spesso affiancano la viabilità principale e a cui, talvolta, non si pensa, in quanto abituati a percorsi di tipo automobilistico.

Spesso, ragionando sul percorso da seguire, si riesce a collegare partenza e arrivo con un itinerario “sicuro”, sfruttando le tre tipologie di percorso di cui sopra.

Ma se si deve per forza affrontare una strada molto trafficata, seguiamo le buone abitudini riportate in precedenza a pagina 15, “**Visibili, prevedibili, attenti**”.

Ricordiamoci infine che, più aumentano in ciclisti in strada, più aumenta la sicurezza. E' il principio del *safety in numbers*, chi vuole approfondire trova qui lo studio FIAB sull'argomento <https://fiabitalia.it/safety-in-numbers/>

Due problemi superabili: il dislivello...

Le salite non sono un problema insuperabile: trasportando la bici sugli ascensori e sulle funicolari si può agevolmente raggiungere gran parte delle zone collinari di Genova.

Il trasporto della bici sui mezzi pubblici cittadini

Per molti anni FIAB Genova si è battuta per avere nuove regole per il trasporto della bici sui mezzi pubblici. Alcune delle nostre richieste sono state accettate.

Ecco quali sono:

- su tutti i mezzi AMT è ammesso il trasporto gratuito di una bici pieghevole per passeggero, purché posta all'interno di un'apposita sacca (dimensioni max cm 85x75x40) e che non arrechi disagio o pericolo agli altri viaggiatori;
- sulle funicolari Zecca-Righi e Sant'Anna e su tutti gli ascensori, escluso quello di Castelletto Levante (piazza Portello - spianata Castelletto), è consentito il trasporto gratuito di biciclette, pieghevoli e non, purché sistemate in modo da non intralciare gli altri passeggeri.

E' consentito il carico GRATUITO delle bici sugli ascensori di:

- Monte Galletto (via Balbi - Castello D'Albertis)
- Castelletto Ponente (galleria Garibaldi - Castelletto)
- Ponte Monumentale (via XX Settembre - corso Podestà)
- Piazza Manin (corso Armellini - via Contardo)
- Via Crocco (corso Magenta - via Crocco)
- Via Montello (via Ponterotto - via Montello)
- Mura degli Angeli (via Dino Col - via Mura degli Angeli)
- Via Imperia (Borgo Incrociati - via Imperia)
- Via Bari (via Centurione - via Bari)

Ma altre questioni ancora restano aperte. Tra queste:

- rendere possibile il trasporto delle bici sulla cremagliera Principe - Granarolo e sulla Metro;
- facilitare l'accesso a funicolari e ascensori per chi trasporta una bici;
- installare dei portabici sui bus delle linee collinari (come da sempre fanno in Svizzera).

La bici a pedalata assistita

Le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kw la cui alimentazione è progressivamente ridotta e, infine, interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h, o prima se il ciclista smette di pedalare, si stanno prepotentemente affermando nel panorama cittadino. E' la bici ideale per chi abita in collina e non è molto allenato o, comunque, non vuole arrivare a destinazione tutto sudato.

... e la distanza

Per quanto riguarda la velocità di spostamento, la bicicletta, fino alla distanza di circa 5 km, è **competitiva con qualunque altro mezzo di trasporto**. Per distanze maggiori è utile l'uso combinato della bici con i mezzi pubblici: arrivando con la propria bici alla stazione e portandola con sé in treno, per poi riutilizzarla alla stazione di arrivo, si riescono ad unire la velocità e la sicurezza della ferrovia con l'elevata capacità di penetrazione nel territorio garantita dalla bicicletta.

Sui treni regionali del contratto di servizio ligure le biciclette viaggiano gratis. Su tutti gli altri treni regionali si paga un supplemento di 3,50 euro valido per il giorno indicato. Se la tariffa del viaggiatore è inferiore ai 3,50 euro si acquista un secondo biglietto viaggiatore per la bicicletta.

In mancanza del vano portabici, le biciclette possono essere posizionate altrove, purchè non siano d'intralcio.

Da ottobre 2020 a seguito del *revamping* degli Intercity, Trenitalia ha incominciato ad attrezzare questi treni con 6 posti bici nella carrozza numero 3, dove è possibile agganciare la propria bicicletta montata alla rastrelliera posizionata in verticale. Il servizio è soggetto a prenotazione ed al pagamento di un supplemento di 3.50 euro.

Inoltre, su tutti i treni è ammesso il trasporto gratuito della bici smontata e riposta in un'apposita sacca della dimensione massima 80x120x45 per il trasporto regionale e 80x110x45 per il trasporto nazionale. *(Per maggiori informazioni vedi il sito www.adbgenova.it alla sezione "trasporto intermodale").*

Viaggiare in treno con una bici pieghevole

È sufficiente chiudere la bicicletta e sistemarla negli spazi previsti per i bagagli facendo attenzione che rimanga sempre ben ferma durante tutto il viaggio.

PROPOSTE PER UNA CICLABILITÀ MIGLIORE

Cosa chiediamo a Comune, Città Metropolitana e Regione

FIAB Genova chiede da tempo alla Pubblica Amministrazione interventi mirati allo sviluppo della ciclabilità. Ecco quali sono.



1. Costruire una rete ciclabile urbana senza interruzioni

E' necessario e indispensabile rendere una vera "rete" quelli che oggi sono interventi puntuali e sporadici, distanti nello spazio e nel tempo, collegando tutti i tratti di pista ciclabile protetta esistenti sul territorio metropolitano e rendere questa rete il più possibile omogenea, capillare, coerente e ben riconoscibile attraverso un progetto unico di segnaletica, cartellonistica, mappe e pubblicità.

2. Incentivare la mobilità ciclistica casa-lavoro con un sistema premiante, con buoni spesa utilizzabili presso i negozi di prossimità.

3. Incentivare la mobilità ciclistica casa-scuola attraverso la regolamentazione e moderazione del traffico veicolare, ad esempio con l'interdizione temporanea al traffico motorizzato in orario di entrata e uscita scolastiche, Zone 10, aree pedonali, attraversamenti rialzati, isole salvagente, chicane, cuscini berlinesi o strade urbane ciclabili.

4. Incentivare l'intermodalità bici + trasporto pubblico

locale prevedendo:

- un posto bici intera ogni 30 passeggeri sui treni regionali;
- porta bici posteriori su tutti i bus dell'ATP che raggiungono le valli;
- portabici su i mezzi AMT per le linee collinari;
- il carico di una bici per piattaforma sulla metropolitana nelle ore di calma;
- l'incremento del numero degli ascensori a servizio della cittadinanza che risiede sulle colline, attrezzati per un agevole trasporto bici;
- la dotazione per la funicolare Zecca-Righi di un'area destinata al trasporto delle bici;
- la messa in composizione fissa nei week-end della carrozza bici sul Trenino di Casella e creare adeguati spazi bici sulle carrozze utilizzate dai pendolari;
- il mantenimento laddove già esistente - e l'istituzione dove non ancora prevista - della gratuità del trasporto bici sul trasporto pubblico locale.

5. Aumentare la sicurezza attiva attraverso:

- l'apposizione del limite di 30 km/h nella viabilità promiscua urbana interessata dalla mobilità ciclistica;
- la sistemazione di telecamere e di semafori intelligenti, la cui presenza costituisce già da sola un ottimo deterrente ai comportamenti scorretti;
- il contrasto alla sosta in doppia fila, sia per la sicurezza delle bici, sia per la fluidità del traffico.

6. Aumentare la sicurezza passiva attraverso:

- campagne di informazione che informino gli utenti su come difendersi dai ladri;
- servizi di punzonatura/marchiatura del telaio con conseguente annotazione in un registro consultabile dalle forze dell'ordine.

7. Installare cicloposteggi, sia diurni, rivolti a chi raggiunge quotidianamente poli attrattori in bici e necessita di legare il telaio, sia notturni, per ricoverare al chiuso la bici presso la propria abitazione.

8. Istituire delle velostazioni presso le due stazioni ferroviarie principali, dove si possa parcheggiare in sicurezza, noleggiare e riparare una bicicletta, nonché ricevere informazioni sulla mobilità ciclistica cittadina.

9. Promuovere un' incisiva campagna educativa nelle scuole che interessi tutti gli aspetti dell'andare in bici quali le regole del codice della strada, la sicurezza, la meccanica del mezzo, la salute, ecc.

10. Promuovere un' incisiva campagna informativa sui cittadini, perché non basta tracciare ciclabili: la chiave è cambiare le coscienze. Anche il silenzio comunica: la mancanza di informazioni ufficiali lascia il campo agli oppositori che possono gestire il dibattito pubblico facendo valere le proprie posizioni. Le pubbliche amministrazioni che non si occupano della comunicazione e della promozione degli interventi svolti lanciano il messaggio che le attività svolte sono marginali e di scarsa importanza.



Esiste a Genova una mappa dei percorsi ciclabili?

Al momento dell'uscita di questa terza edizione del manuale non esiste una mappa ufficiale del Comune di Genova sui percorsi ciclabili cittadini. Ci abbiamo pensato noi, abbiamo inserito nei dati di Open Street Map quelli delle ciclovie urbane esistenti. Su OSM vanno caricati solo dati ufficiali: quindi, quelli che troverete sulla mappa sono quelli delle ciclovie impiantate e comunicate dal Comune di Genova. Cureremo anche il periodico aggiornamento di questi dati, per avere sempre una visione reale dell'esistente.

Vedi link alla mappa https://bit.ly/mappa_ciclabile_genova

CicloRiparo e Ciclofficina di Sampierdarena: due ciclofficine gratuite a Genova

Il **CICLORIPARO** è una ciclofficina dove si impara gratuitamente a riparare la propria bicicletta con l'aiuto di volontari. Si entra in contatto con altri ciclisti e ci si scambiano saperi: chi ne sa di più insegna agli altri... ma tutti si sporcano le mani! Il **CicloRiparo** si occupa anche del recupero di biciclette usate sottraendo rifiuti all'ambiente. La sua sede è in Vico Chiuso degli Eroi 3, vicino ai Giardini Luzzati.

Per info: cicloriparo@yahoo.it Facebook [cicloriparo genova](#)
<http://cicloriparo.wordpress.com>



La Ciclofficina **CIRCOLIAMO SAMPIERDARENA**, nata come laboratorio rivolto ai ragazzi per contrastare la dispersione scolastica, è il luogo dove poter trovare gli attrezzi e le persone volontarie disponibili a dare una mano per riparare o fare la manutenzione della propria bici. Nella Ciclofficina è possibile fare scambio/baratto della bici, rinnovare il proprio mezzo e trovare qualche pezzo di ricambio usato. La sua sede è presso il Centro Civico Buranello in Via N. Daste 8/N. /R. **Per info:** robertomurgia73@gmail.com
Facebook [@circoliamosampie](#)
<https://circoliamo.wixsite.com/circoliamosampie>



Bike to work Genova

FIAB Genova ha creato la prima piattaforma web studiata per far incontrare chi usa la bici nel quotidiano tragitto casa - lavoro - scuola e percorrere il tragitto pedalando insieme, aumentando la sicurezza in strada.

www.facebook.com/groups/bike2work.genova



Rivoluzione bici!

Con FIAB per cambiare strada!

FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) è un'organizzazione ambientalista, la cui missione è la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, per la riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

Conta 190 associazioni in tutta Italia e circa 20.000 soci, la sua struttura prevede un Presidente e un CN composto da 17 soci attivi da tutta Italia, che si occupano dei diversi temi, e 14 coordinamenti regionali che hanno il compito di raccordare il nazionale con i territori.

I nostri temi

Ciclismo urbano

FIAB lavora per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, per ridurre l'inquinamento, mantenersi in salute, liberare lo spazio urbano da destinare alla socialità.

Turismo in bici

FIAB sostiene il turismo in bicicletta, alternativo al turismo di massa con mezzi di trasporto invasivi. Il cicloturismo è rispettoso verso il territorio, oltre che una chiave di rilancio per le piccole economie locali.

Bambini e ragazzi

FIAB svolge percorsi formativi sulla mobilità urbana rivolti ai giovani, e attività didattiche nelle scuole, attraverso il "Progetto Scuola" e l'organizzazione di eventi quali BIMBINBICI e Bike to School.

Centro studi

Il Centro Studi FIAB è composto da professionisti che, per esperienza o attività lavorativa, hanno la conoscenza tecnica per la stesura di progetti, pubblicazioni o documenti sulla mobilità ciclistica.

Relazioni istituzionali e advocacy

FIAB svolge il proprio compito nei rapporti con la pubblica amministrazione per ottenere interventi a favore della mobilità in bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana.

Comunicazione

FIAB organizza campagne di promozione della mobilità ciclistica, urbana e turistica, e supporta i Comuni e le associazioni affiliate per le attività locali.

Inoltre, pubblica la rivista "BC" con lo scopo di diffondere la cultura della bicicletta e le pratiche di una mobilità diversa, più attenta all'ambiente e alle persone.



Due portali per viaggi e vacanze in bicicletta

Andiamoinbici.it

Portale in cui sono inseriti tutti gli eventi organizzati da FIAB nazionale, dalle 140 associazioni aderenti e, a volte, dai tour operator o altri soggetti che si occupano di turismo in bicicletta o di mobilità ciclistica.



Biciviaggi.it

Calendario dei ciclovaggi di FIAB nazionale. Il cicloturismo è un modo diverso di fare le vacanze e può essere alla portata di tutti: FIAB aiuta a scoprire come fare.



Progetti ed iniziative FIAB

BICITALIA

Il progetto della rete ciclabile nazionale.



ComuniCiclabili

Un riconoscimento ufficiale, sulla base di parametri validati, per i comuni virtuosi.



ComuniCiclabili
FIAB 2021

albergabici

Una rete organizzata di strutture con requisiti ideali per il cicloturismo.



albergabici

AIDA - Alta Italia da Attraversare

Il primo percorso ciclabile finanziato da un crowdfunding promosso da FIAB.

Un tragitto di 900 km, dal Moncenisio a Trieste, dalla Francia all'Istria.



CIAB

L'Associazione che mette in rete le aziende, gli enti, le società, i professionisti che lavorano con la mobilità sostenibile.



Life SIC2SIC

La promozione per una partecipazione attiva e consapevole della cittadinanza alla tutela della biodiversità nei siti della Rete Natura 2000.



SEM - Settimana Europea della Mobilità Sostenibile

All'inizio era una settimana, ma ormai tutto il mese di settembre è dedicato, in tutta Europa, alla mobilità sostenibile. FIAB organizza eventi in collaborazione con aziende, enti, associazioni, muovendo le città verso scelte responsabili e innovative.

**Per saperne di più vai al sito
www.fiabitalia.it alla sezione iniziative**

LE INIZIATIVE DI FIAB GENOVA



CICLOESCURSIONI E CICLOVACANZE

I programmi dettagliati delle iniziative, riservate solo ai soci, vengono pubblicate sul sito, perchè ciascuno possa valutare itinerari, dislivelli e difficoltà. Per gli spostamenti si preferisce usare i mezzi pubblici, in particolare il treno, trasportando le bici intere dove si può, oppure smontate nella sacca.

MAI DI DOMENICA

Sono cicloescursioni su strada per i soci che hanno la possibilità di pedalare nei giorni infrasettimanali. L'appuntamento è in genere di **giovedì o martedì** con la consueta formula treno + bici.

CICLOESCURSIONI IN MTB

Uscite fuori strada di mezza giornata, uno o più giorni, riservate ai soli soci.



INVITI ALLA BICI

Sono facili pedalate adatte a tutti: ci si può presentare direttamente alla partenza indicata nel programma o nel sito, senza obblighi di iscrizione e prenotazione.

PEDALI NELLA NOTTE

Tutti i giovedì sera di luglio e agosto FIAB Genova organizza, per tutti, pedalate notturne per scoprire itinerari insoliti.

BIMBIBICI

Pedalata cittadina per bambini e ragazzi, che si tiene ogni anno la seconda domenica di maggio.

PROGETTI PER LE SCUOLE

FIAB Genova propone alle scuole, gratuitamente, idee e programmi per realizzare incontri e laboratori adatti agli studenti delle elementari e delle medie.

SETTIMANA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Iniziativa per invitare i cittadini all'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto veloce ed ecologico.

Chi è socio FIAB...

- partecipa alle iniziative FIAB (www.andiamoinbici.it);
- ha la polizza di responsabilità civile personale verso terzi (RC);
- usufruisce della consulenza legale gratuita Servizio FIAB;
- usufruisce di sconti e agevolazioni;
- sostiene e rafforza i progetti a favore della bici e della mobilità sostenibile;
- aumenta la forza dell'associazione come soggetto attivo nei confronti delle amministrazioni pubbliche.



Come iscriversi

in Circolo via Caffa 3/5b,

solo su appuntamento scrivendo a

info@adbgenova.it o telefonando al numero 334.2309616

a mezzo del c/c postale n. 17534165 intestato a:

Circolo Amici della Bicicletta - Legambiente

a mezzo bonifico bancario a favore del

Circolo Amici della Bicicletta - Legambiente

Cod. IBAN IT44F07601 01400 000017534165

a mezzo PayPal <https://www.paypal.me/adbgenova>

POLIZZA RESPONSABILITÀ CIVILE PERSONALE VERSO TERZI (RC)

L'iscrizione al Circolo FIAB comprende

anche la polizza RC che garantisce

la copertura, in tutta Europa, dei rischi derivanti dalla circolazione in bicicletta sia

durante le iniziative del Circolo, che in qualsiasi altra situazione quotidiana o personale (eccetto manifestazioni ciclistiche agonistiche).

Per info vai alla sezione: <https://fiabitalia.it/diventa-socio/>



FIAB Genova collabora con Regione Liguria, Città Metropolitana di Genova e Comune di Genova per la realizzazione delle rispettive reti ciclabili e creazione di servizi di supporto alla mobilità ciclistica.

ALTRI MOVIMENTI GENOVESI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Massa Critica Genova: promuove pedalate di gruppo “non organizzate”, per ricordare a tutti che la bici dev’essere intesa come mezzo di trasporto e può essere utilizzata in alternativa e preferita ad altri mezzi pubblici e privati, poichè la strada è a disposizione anche delle persone in bici. Chiedere alla P.A. una vera infrastruttura per la mobilità ciclistica in città, insomma innescando una profonda trasformazione culturale.


Bici Box della Maddalena: progetto dell’Associazione AMA (Associazione Abitanti della Maddalena); non è un parcheggio o semplice contrasto al degrado, né pura promozione del quartiere, ma vera e propria lotta alla criminalità, attraverso il presidio del centro storico con il passaggio dei fruitori: la bicicletta è intesa come socialità contro le mafie.

#genovacilabile: gruppo Facebook con 8.700 membri che nasce dal desiderio dei cittadini di promuovere una mobilità alternativa al fine di rendere più vivibile la città, sia per i cittadini che per i turisti. Il fine del gruppo è quello di rendere evidente alle Istituzioni che la necessità di un sistema di trasporto “morbido” non è un capriccio di pochi, ma una esigenza di molti. Il gruppo ha organizzato una raccolta firme per una Genova ciclabile che ha ottenuto più di 9.000 adesioni.

Cittadini Sostenibili: un progetto nato con la finalità di promuovere comportamenti e scelte sostenibili in termini ambientali e sociali. Tra questi vi è anche la mobilità ciclistica promossa attraverso iniziative mirate.

t-Riciclo bimbi a basso impatto: associazione di famiglie con bambini, con l’obiettivo di ridurre i rifiuti condividendo gli oggetti che possono servire ad altri bimbi, ma non solo. Promuove anche la mobilità ciclistica attraverso un uso responsabile dei mezzi di trasporto.

RETE GENOVA SOSTENIBILE: tutti questi movimenti e molti altri ancora, si sono messi in rete per ottenere gli obiettivi prefissati di riduzione emissioni, azzeramento violenza stradale e in generale per una Genova smart!



Sostieni le nostre attività
con l'**iscrizione** a FIAB Genova
e attraverso il **5 x 1.000**

Nella dichiarazione dei redditi indica
il codice fiscale **95016700106**

Circolo FIAB Amici della Bicicletta - Genova



*Associazione di Promozione Sociale iscritta al Registro
regionale del Terzo Settore, sezione delle APS,
sezione A, codice alfanumerico APS-GE-015-2019*

Sede: Via Caffa 3/5b, 16129 Genova

cell. 334.2309616 (per info e appuntamento in sede)

www.adbgenova.it

Facebook Fiab Genova

info@adbgenova.it

MANUALE DEL CICLISMO URBANO

Progetto finanziato con i fondi del 5 per mille elargiti
al Circolo FIAB Amici della Bicicletta di Genova

Distribuzione gratuita

Centro Stampa CLU

Via Brignole De Ferrari 3 r., Genova

tel. 010 2512380 - Fax 010 2512398