

INFRASTRUTTURE / **PARCHEGGI**

PARCHEGGI PER BICICLETTE IN AREE RESIDENZIALI

Visione d'insieme

Nelle zone residenziali tutti gli abitanti dovrebbero poter disporre di un luogo dove custodire le biciclette durante la notte. Si tratta di un fattore essenziale per incoraggiare la mobilità ciclistica e il possesso di una bicicletta. Lo spazio per alloggiare una o più biciclette dovrebbe essere presente in tutte le nuove abitazioni, tramite apposita richiesta al costruttore o stabilito per legge. In abitazioni più vecchie senza spazi privati adeguati occorre mettere a disposizione del quartiere depositi di prossimità collettivi, sicuri e possibilmente co-gestiti dai residenti. Per esempio le cupole per biciclette sono pratiche bikebox collettive di piccole dimensioni posizionabili lungo le strade.

Contesto e obiettivi

Funzione

Soluzioni per il parcheggio delle biciclette in zone residenziali sono necessarie per offrire agli abitanti un luogo sicuro in cui lasciare le biciclette durante la notte, in particolare quando nelle abitazioni manca lo spazio sufficiente. In questo modo si incoraggia la mobilità ciclistica e il possesso di una bicicletta.

Ambito di applicazione

Tutte le abitazioni hanno bisogno di uno spazio da adibire al ricovero delle biciclette. In effetti, questo è uno dei tre componenti indispensabili della catena di spostamenti: spazio per il mezzo a casa, presenza di una rete ciclabile valida e disponibilità di parcheggi o depositi vicino alle destinazioni.

La politica che si occupa dei parcheggi per le biciclette di norma si concentra principalmente sulle destinazioni. Ciononostante, è sempre più evidente che anche il parcheggio della bicicletta a casa è un presupposto essenziale per la mobilità ciclistica.

Il problema interessa in modo particolare i **quartieri residenziali più densamente popolati** costituiti per lo più da appartamenti o casette senza garage né spazi di altro genere che possono essere adibiti al ricovero delle biciclette. L'esempio tipico riguarda la maggior parte dei **centri storici e dei quartieri costruiti nel 19° secolo**. Tuttavia lo stesso problema può essere presente anche in **aree residenziali sviluppate più di recente e caratterizzate da abitazioni di piccole dimensioni**.

- **Lo spazio non è sufficiente** per tenere una bicicletta **dentro casa**, per non parlare di una bicicletta per ogni membro della famiglia. Solo ciclisti davvero motivati potrebbero prendersi la briga di trasportare la bicicletta su per le scale o di parcheggiarla in un ingresso angusto, lungo una scala, in cantina o perfino in salotto.
- Lasciare le biciclette **lungo la strada** di notte è **scomodo e rischioso**. In Olanda la metà delle biciclette rubate vengono sottratte vicino a casa del proprietario. Essere costretti a legare sempre la bicicletta è seccante. Inoltre, se la bicicletta è tenuta costantemente all'aperto e senza protezione, si rovinerà più facilmente oppure potrebbe essere oggetto di vandalismi. Infine, troppe biciclette parcheggiate sui marciapiedi diventerebbero un ostacolo al passaggio dei pedoni e darebbero un senso di fastidioso caos e disordine.

Una situazione di questo genere **rappresenta un deterrente importante al possesso e all'uso della bicicletta** anche in presenza di un'ottima rete ciclabile e di parcheggi adeguati vicino alle destinazioni.

In un **edificio di nuova costruzione** la presenza di un ricovero delle biciclette sufficiente per tutti gli abitanti dovrebbe essere un requisito standard.

Implementazione

Definizione

I parcheggi per biciclette in aree residenziali soddisfano la necessità di mettere a disposizione degli abitanti spazi sicuri dove poter lasciare la bicicletta durante la notte. Per le abitazioni di nuova costruzione, un apposito locale interno dovrebbe essere inserito in tutti i progetti di costruzione, fin dall'inizio. L'ideale sarebbe che fosse reso obbligatorio dai regolamenti edilizi. In quartieri già esistenti privi di locali privati in cui è possibile parcheggiare le biciclette al coperto si può trovare una soluzione che preveda uno spazio collettivo, per esempio sotto forma di un deposito di prossimità per biciclette situato in un'area chiusa o all'interno di un edificio. L'alternativa, di dimensioni più piccole, può essere una bikebox collettiva lungo la strada.

Valutazione delle esigenze e della domanda nelle aree residenziali

Nelle case più piccole e negli appartamenti i problemi principali riguardano la mancanza di spazio all'interno e il rischio di furto se la bicicletta viene lasciata per strada di notte. Naturalmente il problema non è risolvibile a livello di abitazione singola. Soltanto una soluzione che interessi una **determinata area** può essere efficace.

Le **zone adatte** per un intervento di questo tipo comprendono:

- Aree residenziali costituite per lo più da appartamenti o case che non dispongono di spazio privato dove parcheggiare le biciclette;
- Aree residenziali che di notte si riempiono di biciclette parcheggiate ovunque;
- Aree residenziali con un numero di furti di biciclette superiore alla media.

Per valutare le esigenze, occorre raccogliere i seguenti **dati**.

- Il tasso di possesso delle biciclette.
- Il livello di disponibilità di parcheggi per biciclette per abitazione.
- Il tasso di furti di biciclette relativo. È noto che le statistiche sui furti non sono molto attendibili poiché numerosi furti non vengono denunciati. Tuttavia, confrontare i tassi di furti riferiti a diverse zone o strade è un indicatore valido.
- Il numero di biciclette parcheggiate di notte, sia all'aperto che al chiuso.
- Le richieste degli abitanti, raccolte tramite un'indagine. Ai possessori di biciclette si può chiedere se vorrebbero parcheggiare in modo diverso da come fanno attualmente. A chi non possiede una bici si può chiedere se soluzioni per il parcheggio delle biciclette migliori potrebbero convincerli a comprarne una.

Grazie a questi dati è possibile valutare l'**esigenza, la quantità e la posizione di nuovi parcheggi di prossimità per biciclette**. La realizzazione di nuovi depositi per biciclette è consigliata se è presente una delle seguenti condizioni (o più di una).

- Frequenza elevata di furti di biciclette per la strada e spazio insufficiente per parcheggiarle al chiuso.
- Molte biciclette parcheggiate lungo le strade e spazio insufficiente per parcheggiarle al chiuso (anche se il tasso di furti è basso).
- Poche biciclette possedute e poco spazio per parcheggiarle al chiuso, naturalmente se i furti sono frequenti e se gli abitanti ne fanno richiesta.
- Una forte domanda da parte degli abitanti di nuovi parcheggi per biciclette, possibilmente in grado di far aumentare il tasso di possesso delle biciclette stesse.

Soluzioni per depositi di prossimità

Le autorità pubbliche possono creare e gestire un **deposito di prossimità per biciclette** utilizzando edifici, parti di edifici o aree delimitate.

- Limitare l'accesso** a un determinato gruppo di residenti. Ogni residente ha uno spazio riservato e può accedere in qualsiasi momento con una chiave o una smart card.

- Individuare gli **spazi disponibili**. Nuove realizzazioni possono essere inserite su piazze pubbliche oppure su lotti di terreno non edificati tra le abitazioni. In quest'ultimo caso le autorità sono condizionate dalle opportunità del mercato immobiliare che devono essere sfruttate rapidamente e potrebbero dimostrarsi costose. È comunque possibile riconvertire spazi come magazzini e depositi commerciali in disuso oppure il pianterreno o le cantine di un grande edificio pubblico o privato. Altre opzioni possono prevedere la copertura di un giardino recintato, l'utilizzo di una parte di garage sotterraneo per auto o semplicemente la trasformazione di un normale garage in deposito collettivo di biciclette.
- Valutare la possibilità di aggiungere un piccolo **spazio comune che possa fungere da officina**, completo di utensili per la riparazione delle biciclette.
- **Limitare la distanza che gli utenti devono percorrere a piedi** a un massimo di 150 m. Una posizione valida deve essere raggiungibile dal maggior numero possibile di utenti potenziali entro questa distanza. Queste osservazioni si basano su esperienze olandesi (fare riferimento alla tabella sottostante) e possono variare in altri paesi.

Distanza massima da percorrere a piedi per raggiungere il deposito di prossimità	Accettabile per
75 m	46%
150 m	32%
Oltre 150 m	21%

- Pianificare accuratamente il **finanziamento e la gestione**. Le tariffe annue in Olanda sono comprese tra 35€ e 90€, con una linea politica mirata a mantenerle al di sotto dei 50€. La disponibilità a pagare varia e può essere verificata in anticipo tramite un'indagine tra gli utenti potenziali. In linea di principio i depositi di prossimità non sono sostenibili a livello economico senza un aiuto pubblico. I possessori di uno spazio inutilizzato, tuttavia, possono accettare tariffe inferiori. Prevedere posti anche per motorini e motociclette può aumentare la redditività del deposito: lo spazio per parcheggiarli è scarso e i proprietari sono spesso disposti a pagare tariffe più elevate. I compiti principali compresi nella gestione dei depositi riguardano la registrazione degli utenti, la riscossione delle tariffe e la manutenzione (non è prevista una sorveglianza permanente). Il responsabile del deposito dovrebbe vivere nei dintorni, in modo da essere facilmente raggiungibile in caso di emergenza. Si consiglia di stipulare un contratto per ciascun utente.
- Prendere in considerazione un **intervento basato sulla domanda**. Invece di annunciare la creazione di un deposito di prossimità per biciclette di propria iniziativa, le autorità possono predisporre tutte le procedure e invitare i residenti a presentare proposte. In tal modo il vantaggio è duplice: si riesce ad avere un'idea della domanda effettiva e i residenti possono attivamente individuare e proporre opportunità di posizionamento.



Deposito di prossimità per biciclette, all'aperto e al chiuso (fonti immagini: F. Boschetti, T. Asperges)

Cupole per biciclette lungo le strade

Se la domanda da parte degli abitanti è relativamente dispersa oppure se non è possibile trovare il luogo adatto per un deposito collettivo, si può optare per bikebox collettive più piccole. **Le cupole per biciclette** sono un esempio di bikebox collettive ideate specificamente per essere utilizzate come depositi di prossimità.

- Possono contenere da 5 a 8 biciclette e sono progettate per essere inserite nello spazio occupato da un parcheggio per auto. Sono più piccole di un deposito di prossimità per biciclette, tuttavia è possibile utilizzarne diverse, posizionandole in modo che siano più vicine alle abitazioni degli utenti. Le città olandesi hanno centinaia di cupole per biciclette, distribuite in tutti i quartieri residenziali.
- La procedura per richiedere la licenza edilizia dev'essere standardizzata e ottimizzata per ridurre al minimo i tempi necessari.
- Lo svantaggio è che possono essere piuttosto costose per un numero limitato di utilizzatori. Le autorità possono intervenire per limitare i prezzi.
- Inizialmente molti potrebbero opporsi a questa soluzione per ragioni estetiche. Tuttavia, se sostituiscono semplicemente un'auto parcheggiata, l'impatto visivo è accettabile; inoltre le cupole sono disponibili anche con un design trasparente e quindi più leggero.¹



Una cupola per biciclette sulla corsia di parcheggio di una strada residenziale, con un dissuasore che ne protegge l'accesso. Utrecht, NL²



Cupola per biciclette con un design trasparente e più leggero.³

Parcheggi per biciclette in abitazioni di nuova costruzione

In generale **i parcheggi per biciclette devono essere inseriti in ogni nuovo progetto edilizio**. Se vogliamo promuovere seriamente la mobilità ciclistica, è necessario che essa sia tenuta da conto nella progettazione di tutti i nuovi edifici e in tutti gli interventi di ristrutturazione e riqualificazione urbanistica. Si tratta di un provvedimento standard per quanto riguarda i parcheggi per auto e non esiste ragione perché non debba diventare standard anche per quanto riguarda i parcheggi per le biciclette.

Le nuove abitazioni dovrebbero garantire **spazio sufficiente per parcheggiare una bicicletta per abitante**.

- Includere lo spazio necessario per le biciclette nei **regolamenti edilizi** relativi a nuove costruzioni; questi dovrebbero prevedere almeno l'obbligo di assicurare spazio sufficiente per parcheggiare le biciclette di tutti gli abitanti. Per quantificare lo spazio minimo necessario, per esempio il numero dei parcheggi per biciclette o l'ampiezza dell'area riservata, è possibile basarsi sul numero di appartamenti o sulla superficie occupata (per esempio 1 bicicletta per appartamento + 1 bicicletta per camera da letto).
- Mettere a disposizione uno spazio per le biciclette, **individuale per ogni appartamento o collettivo**. Un deposito collettivo è più adatto per edifici con molti piani e molti appartamenti; a tale scopo può essere utilizzato un locale a pianterreno oppure uno spazio coperto e protetto davanti all'edificio.
- Garantire la **sicurezza sociale**. Tutti i depositi al chiuso dovrebbero essere accessibili facilmente dalla strada e ben visibili. Dovrebbero essere posizionati vicino all'entrata

¹ □ Fare riferimento alla scheda tecnica PARCHEGGI E DEPOSITI PER BICICLETTE

² Fonti immagini: <http://static.panoramio.com/photos/original/15084198.jpg>

³ <http://groenerik.files.wordpress.com/2009/03/fietstrommel.jpg>

dell'edificio, per offrire sicurezza sociale, e vicino a scale o ascensori per ridurre il tragitto. I depositi collettivi dovrebbero essere divisi in settori più piccoli (con circa 12 biciclette per settore); in questo modo gli utenti imparerebbero a conoscersi e riconoscersi l'un l'altro e si accorgerebbero subito di intrusi. Sono invece da evitare corridoi stretti e nascosti sul retro dell'edificio.

- Mettere a disposizione un **parcheggio lungo la strada per i visitatori**, inserito nel progetto fin dall'inizio.

Le città stanno sperimentando sempre più le potenzialità dei nuovi quartieri sostenibili, spesso concepiti come **aree a traffico limitato**. Il principio di base prevede di riservare almeno una parte delle abitazioni a persone che non dispongono di un'auto, ma che, in cambio, hanno accesso a un'ampia scelta di mezzi di trasporto alternativi, inclusi trasporti pubblici, auto condivise (car sharing) e naturalmente biciclette.



Depositi esterni per biciclette sicuri e ben visibili per appartamenti Porsmouth, UK
fonte immagine: Cycling England, Tony Russell



Il nuovo quartiere "Bike city" a Vienna fa onore al suo nome.
Fonte immagine: Fietsberaad

Considerazioni

Punti di forza

I parcheggi e i depositi di prossimità per biciclette

- Consentono ai residenti di parcheggiare i loro mezzi in un posto sicuro per tutta la notte
- Promuovono il possesso e l'utilizzo delle biciclette
- Possono coinvolgere i residenti nell'utilizzo e nella manutenzione di strutture comuni

Punti deboli

I parcheggi e i depositi di prossimità per biciclette

- Richiedono tempo e impegno per la realizzazione e la gestione: acquisto degli spazi, manutenzione, licenze edilizie
- Possono essere oggetto di critiche perché riducono i parcheggi riservati alle auto o per ragioni estetiche (se si sceglie una cupola per biciclette).

Opzioni alternative

L'unica alternativa è accettare parcheggi di biciclette lungo le strade caotici e poco sicuri e un tasso di possesso delle biciclette basso. Le biciclette pubbliche possono essere d'aiuto per utilizzi occasionali, ma è una soluzione meno comoda e più costosa rispetto al possesso di un mezzo proprio.

Ringraziamenti

La presente scheda tecnica è stata realizzata grazie al supporto finanziario del programma europeo Intelligent Energy Europe. Desideriamo inoltre ringraziare Accell Group per il contributo finanziario offerto per la traduzione delle schede tecniche dall'inglese all'italiano.