

INFRASTRUTTURE / **PARCHEGGI**

PARCHEGGI PER BICICLETTE NEL CENTRO CITTADINO

Visione d'insieme

Tutte le città che vogliono promuovere realmente la mobilità ciclistica devono sviluppare una strategia adeguata per offrire sufficienti parcheggi per le biciclette in centro. Una combinazione di piccoli parcheggi diffusi in modo capillare e di grandi depositi sicuri garantisce ai ciclisti un accesso agevole a qualsiasi destinazione urbana. Un'accurata analisi delle esigenze e delle richieste dovrebbe aiutare a stabilire posizione, quantità e tipo dei parcheggi e dei depositi. Il risultato sarà un aumento dei ciclisti, una valorizzazione degli spazi pubblici e una maggiore forza d'attrazione esercitata dal centro della città.

Contesto e obiettivi

Funzione¹

Strutture pubbliche nel centro delle città per il parcheggio delle biciclette - progettate accuratamente - offrono ai ciclisti la possibilità di lasciare i propri mezzi comodamente e in tutta sicurezza vicino a svariate destinazioni urbane. La posizione, la quantità e il tipo di queste soluzioni devono essere adeguati alle esigenze degli utenti.

In questo modo si riducono i rischi di furti di biciclette, si migliora l'accessibilità all'area per i ciclisti, si contribuisce al cambiamento modale e si mantengono gli spazi pubblici sgombri e ordinati.

Ambito di applicazione

Tutti i centri cittadini hanno bisogno di infrastrutture per i parcheggi delle biciclette ben progettate. In effetti, questo è uno dei tre componenti indispensabili della catena di spostamenti: spazio per il mezzo a casa, presenza di una rete ciclabile e disponibilità di parcheggi o depositi vicino alle destinazioni.

Non sempre questa esigenza è ovvia. Dopo tutto una bicicletta è piccola e leggera, comoda da sollevare e semplice da sistemare. Perché non appoggiarla semplicemente a un muro oppure legarla al palo di un lampione, a un segnale stradale o a una cancellata proprio davanti alla destinazione?

Una soluzione di questo tipo può essere accettabile quando le biciclette sono poche, in paesi o quartieri molto tranquilli, ma nel centro di una città occorre considerare due problemi.

- Un numero elevato di biciclette abbandonate alla rinfusa crea **caos e disordine ingombrando gli spazi**, ostruisce i marciapiedi impedendo ai pedoni di passare e contribuisce visivamente al degrado urbano. Si tratta di un problema da non sottovalutare nelle città in cui l'uso della bicicletta è piuttosto diffuso. Ma anche le Città Esordienti che hanno grandi ambizioni per quanto riguarda una rete ciclabile devono anche tenere conto di un prossimo aumento della domanda di parcheggi.
- Inoltre nelle città **i furti e gli atti vandalici ai danni delle biciclette** sono problemi seri. Il timore di furti e vandalismi scoraggia le persone dall'usare questo mezzo oppure le spinge a utilizzare biciclette vecchie e malridotte, meno comode, meno sicure e meno belle. Analizziamo i risultati di un'indagine olandese. Tra tutte le persone che non usano mai la bicicletta per entrare nel centro cittadino, il 31% ha indicato come ragione di questo comportamento la paura che il mezzo venga rubato. Tra tutte le persone che non possiedono una bicicletta, circa il 25 % ha motivato questo fatto indicando la paura dei

¹ Fonti aggiuntive per questa scheda tecnica: CROW, 2001: *Leidraad fietsparkeren*; The Danish Cyclist's Federation (Associazione ciclistica danese), 2008: *Bicycle Parking Manual (Manuale sui cicloparcheggi)* (tutti i grafici provengono da quest'ultima fonte).

furti. E una volta subito il furto della bicicletta, il 25% dei ciclisti la usa di meno o smette addirittura di usarla.

Tuttavia, sarebbe sbagliato vedere il parcheggio per le biciclette solo come un problema da risolvere o una seccatura da eliminare. Un'idea di questo tipo potrebbe semplicemente portare a limitare - se non a vietare - l'accesso al centro alle biciclette, ma tale decisione sarebbe controproducente e ostacolerebbe enormemente la crescita della mobilità ciclistica.

È essenziale quindi considerare **i parcheggi per biciclette come un'opportunità** per i centri cittadini.

- Un numero elevato di biciclette parcheggiate come capita non deve essere visto come un problema, bensì come la dimostrazione di una **forte domanda** di più e migliori parcheggi.
- Parcheggi per biciclette ben organizzati **promuovono la mobilità ciclistica**. Le persone sono incentivate a usare le biciclette, se sanno che, ovunque vadano, troveranno sempre un parcheggio adeguato, sufficientemente grande, sicuro e di qualità. Parcheggi di questo tipo dimostrano anche che i ciclisti sono tenuti nella dovuta considerazione. L'esperienza dimostra abbondantemente che il parcheggio di buona qualità attrae la domanda latente.
- Indirettamente i parcheggi per biciclette contribuiscono anche ad **aumentare la forza di attrazione esercitata dal centro cittadino**. In combinazione con una rete ciclabile migliorano l'accessibilità per i ciclisti. Dovrebbero inoltre far parte di una politica sui parcheggi che mira al cambiamento modale rivolto all'uso dei trasporti pubblici e della bicicletta. Come conseguenza si liberano i parcheggi per auto, al coperto come all'aperto. E nello spazio destinato a un'auto è possibile parcheggiare fino a dieci biciclette.
- I ciclisti **contribuiscono in modo significativo al successo economico di una zona commerciale**. In molte città la maggior parte delle persone si reca a fare acquisti in auto. Molti negozianti quindi ritengono che i parcheggi per auto siano una priorità e potrebbero opporsi all'idea di riservare spazio alle biciclette. È difficile stabilire l'esatto contributo dato dai ciclisti agli affari; tuttavia numerose ricerche dimostrano che sarebbe sbagliato trascurare il loro potenziale economico. In primo luogo, le indagini dimostrano che spesso i negozianti sottovalutano la quota di clienti che raggiunge il negozio a piedi o in bicicletta. In secondo luogo, i clienti che si muovono con l'auto spendono di più a ogni visita, ma i ciclisti sono clienti più regolari perché vivono nelle vicinanze. Di conseguenza in alcune città le indagini hanno dimostrato che, in media, i ciclisti in realtà spendono di più degli automobilisti.

Implementazione

Definizione

Il parcheggio pubblico per biciclette nel centro della città è una soluzione infrastrutturale ad accesso pubblico ben progettata e monitorata per il parcheggio delle biciclette. Sono esempi di questo tipo i parcheggi liberi, le rastrelliere e i supporti incustoditi e i depositi custoditi.





Fonti immagini: T. Asperges, F. Boschetti, Dft

I parcheggi per biciclette necessitano di un'attenta progettazione

In generale **i parcheggi per biciclette devono essere inseriti in ogni nuovo progetto edilizio** e questo presuppone un cambio di cultura per molte città. Se vogliamo promuovere seriamente la mobilità ciclistica, è necessario che uno spazio per le biciclette sia previsto in tutti i nuovi edifici e in tutti gli interventi di ristrutturazione e riqualificazione urbanistica. Dopo tutto, si tratta di un provvedimento standard per quanto riguarda i parcheggi per auto e non esiste ragione perché non debba diventare standard anche per le biciclette. I parcheggi per biciclette devono rientrare logicamente in una politica più generale sui parcheggi attuata dalle autorità comunali. Vale la pena ricordare anche che una bicicletta parcheggiata occupa circa un decimo dello spazio di un'auto.

Non esistono **soluzioni veloci di aggiustamento**, semplici e standardizzate, per i centri delle città. Al contrario, i parcheggi per biciclette devono essere accuratamente **personalizzati per adeguarsi alle esigenze dei ciclisti locali**. Se le soluzioni offerte non soddisfano tali esigenze, non saranno utilizzate, causando uno spreco di risorse. Se i parcheggi non sono sufficienti, sono posizionati in luoghi poco adatti oppure sono di tipo non adeguato, saranno inutili. Occorre fare attenzione per evitare due interventi estremi.

- Un intervento frettoloso e improvvisato che prevede la **moltiplicazione casuale di parcheggi di piccole dimensioni lungo le strade**. L'obiettivo è aumentare rapidamente il numero di parcheggi all'aperto per promuovere i parcheggi ordinati. Rastrelliere e supporti di piccole dimensioni sono installati ovunque ci sia spazio sufficiente. La quantità può aumentare molto rapidamente. Tuttavia questo intervento difficilmente darà i risultati sperati, se non si tiene conto della qualità delle soluzioni fornite e se la scelta della posizione si basa semplicemente sulla presenza di uno spazio libero invece che sui bisogni dei ciclisti. Le rastrelliere potrebbero essere utilizzate correttamente, ma potrebbero anche risultare troppo piccole rispetto alla domanda o addirittura rimanere vuote. Talvolta le biciclette potrebbero perfino accatastarsi di fianco alla rastrelliera vuota, se questa è di tipo non adatto o se si trova in posizione scomoda.
- Un altro intervento frettoloso e improvvisato può prevedere un'**enorme concentrazione di parcheggi in un grande deposito al chiuso**. L'obiettivo è di togliere le biciclette dalle strade e di ridurre i furti. Costruire un deposito per biciclette coperto, sicuro (possibilmente custodito da personale) e spesso dispendioso sembra una soluzione di qualità. Probabilmente il parcheggio sarà a pagamento. Se si trova vicino a una destinazione importante può attirare numerosi ciclisti, soprattutto se devono parcheggiare la bicicletta per soste medie o lunghe o se usano bici costose. Tuttavia non toglierà completamente le biciclette dalle strade e potrebbe essere sottoutilizzato. In particolare un ciclista che cerca una soluzione rapida per parcheggiare brevemente il proprio mezzo non sarà disposto a percorrere a piedi la distanza tra la destinazione e il deposito né a pagare per il parcheggio. Un'offerta evidentemente eccessiva di questo tipo attirerà critiche e causerà malcontento.

Naturalmente ciò che serve è un'**ampia e ben assortita varietà di soluzioni**. In primo luogo occorre tenere conto del fatto che ogni centro cittadino è **una zona con caratteristiche uniche** che offre opportunità residenziali, di shopping, lavoro, divertimento, cultura ed educazione diverse. Per ciascuna di queste funzioni - presa individualmente - esistono indicatori standard in grado di

definire la quantità e la qualità dei parcheggi necessari², che sono ubicati principalmente su terreni o all'interno di locali privati. Ma nel centro cittadino tutte queste funzioni coesistono e la maggior parte dei visitatori deve parcheggiare utilizzando spazi pubblici. Di conseguenza occorre tenere presente che **ciclisti diversi hanno esigenze differenti di utilizzo degli spazi pubblici** poiché il centro di una città attira molti visitatori, sia per brevi soste che per periodi più lunghi.

Le città che stanno iniziando ora a dotarsi di soluzioni per il parcheggio delle biciclette decideranno, molto saggiamente, di inserire tali soluzioni vicino alle destinazioni più frequentate dai visitatori. Ma come decidere la quantità e il tipo di parcheggi necessari? Un metodo che procede per tentativi può funzionare, a condizione che sia combinato con un attento monitoraggio dei risultati e con un rapido adeguamento alla domanda. Tuttavia risulta più utile ed efficace sviluppare in anticipo un piano strategico ben elaborato.

Per questi motivi, per lo sviluppo dei parcheggi pubblici per biciclette si raccomanda la predisposizione di una **politica programmata accuratamente e che interessi tutta l'area**.

- È indispensabile un'**attenta analisi delle necessità locali**
- Tale analisi consente di **progettare efficacemente la posizione, la quantità e la qualità dei parcheggi**.
- Si raccomanda di svolgere un **monitoraggio a intervalli regolari** per adeguare i parcheggi all'evolversi delle esigenze.
- Gli interventi relativi ai parcheggi per biciclette si inseriscono in una **politica complessiva di gestione dei trasporti e dei parcheggi**. Equilibrare l'offerta di parcheggi per auto e biciclette può contribuire a promuovere la mobilità ciclistica e a ridurre l'utilizzo delle auto.

Localizzare domanda, offerta e interventi richiesti

Il punto di partenza consiste nell'**osservare e analizzare la situazione attuale della domanda e dell'offerta**. Poiché la posizione è un elemento essenziale, si consiglia di **fare uso di mappe**, preferendole a tabelle e grafici. Anche se la mobilità ciclistica e i parcheggi per biciclette sono solo all'inizio, è possibile imparare molto osservando dove parcheggiano e non parcheggiano i ciclisti.

Queste sono le fasi che caratterizzano un intervento predisposto correttamente e che possono essere ripetute per il monitoraggio.

- Definire un'**area sufficientemente ampia**. Non limitare l'analisi alla sola zona centrale, ma includere tutte le destinazioni significative e le biciclette parcheggiate, nonché le zone che offrono opportunità per nuovi parcheggi o depositi. Meglio un'area troppo ampia che una troppo ristretta.
- Dividere l'area in **sezioni** di strade lunghe circa 50 m; le piazze costituiscono una sezione separata.
- Eseguire una serie di misurazioni durante le **ore di punta** di un giorno che possa essere rappresentativo; l'ideale sarebbe scegliere un giorno di maggio/giugno oppure di settembre/ottobre. Le misurazioni in tutta l'area dovrebbero essere eseguite in meno di un'ora. Le dimensioni della zona quindi determineranno le risorse umane da impiegare.
- Per ogni sezione **analizzare l'offerta**: il numero, il tipo e la qualità dei parcheggi (singolo, coperto, custodito, automatizzato).
- Per ogni sezione **analizzare la domanda**: la posizione e il numero delle biciclette parcheggiate; indicare anche quante di loro fanno uso dei parcheggi, quante si trovano fuori, ma nelle vicinanze di parcheggi e quante invece si trovano lontane dai parcheggi.
- Per ogni sezione, considerare l'idea di **contare le biciclette inutilizzate** che influiscono sulla capacità dei parcheggi. Per stabilire il numero delle biciclette inutilizzate, contrassegnare le biciclette parcheggiate e tornare dopo un certo periodo, per esempio una settimana, a controllare quante non si sono mosse. Il metodo più semplice consiste nel fare un segno con il gesso sul pneumatico e per terra immediatamente sotto la ruota: se dopo una settimana i due segni con il gesso corrispondono ancora, la bicicletta non si è mossa.

² Fare riferimento a Linee guida sulle Infrastrutture

Visualizzare il tasso di occupazione su una mappa o una serie di mappe. È possibile visualizzare i risultati per l'intera area, per sotto-aree o per ogni sezione. Prendere in considerazione anche la qualità dei parcheggi: biciclette lasciate di fianco a parcheggi vuoti indicano chiaramente la pessima qualità della soluzione offerta.

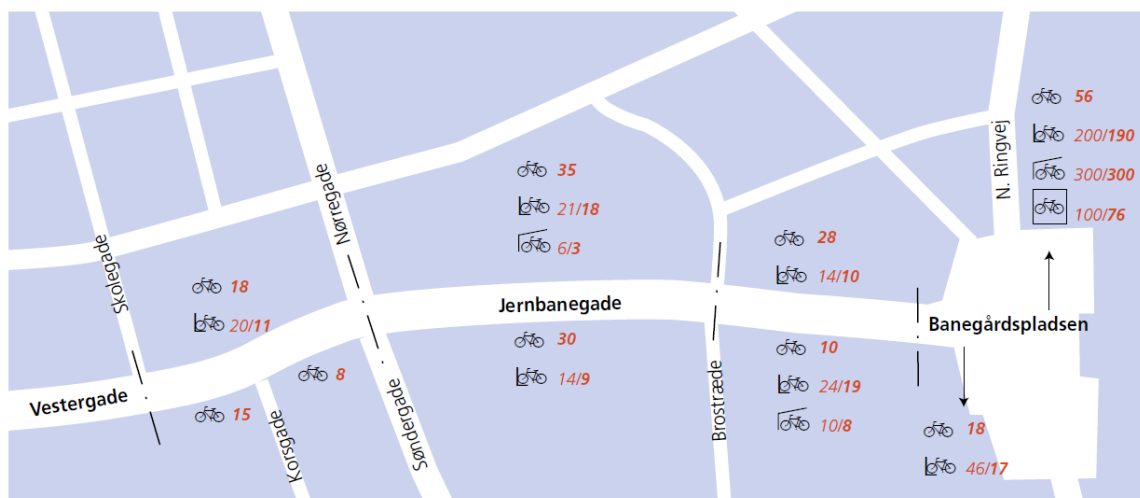
- Un tasso di occupazione superiore all'80% indica una capacità insufficiente. È necessario poter contare su un 20% di capacità libera per ridurre il tempo occorrente ai ciclisti per trovare un posto libero e per consentire il parcheggio anche a biciclette particolari che occupano più spazio (a causa della presenza di borse della spesa, di un design speciale ecc.)
- Un tasso di occupazione inferiore al 50% indica un eccesso di offerta.

Aggiungere alla mappa **le destinazioni più importanti, attuali e future.**

- Inserire i **punti di attrazione**, per esempio zone con molti negozi, quartieri degli affari, principali stazioni di interscambio e mete culturali e per il tempo libero. In questo modo risulterà più chiara la distribuzione spaziale della domanda di parcheggi e dell'eccesso o della mancanza di offerta.
- Valutare l'impatto di **sviluppi futuri**, nella zona centrale ma anche nei quartieri residenziali raggiungibili in bicicletta dal centro.
- Valutare l'impatto delle **principali modifiche della politica sul traffico** (per esempio l'introduzione di pedaggi, la pedonalizzazione di alcune aree ecc.). La realizzazione di una rete ciclabile su larga scala negli anni a venire dovrebbe causare un significativo aumento della domanda di parcheggi.
- Coinvolgere i **ciclisti** nelle analisi iniziali e nei successivi monitoraggi. La loro esperienza pratica è preziosa per individuare problemi e opportunità, desideri e potenzialità. Le associazioni ciclistiche spesso hanno una visione chiara delle priorità e possono suggerire idee valide. Riunire un gruppo rappresentativo di ciclisti richiede più impegno, ma consente di ascoltare le opinioni di un'ampia varietà di utenti: bambini, uomini e donne di età diverse che usano la bicicletta per lavoro, per lo shopping o nel tempo libero.

Definire gli interventi richiesti da un **piano parcheggi per le biciclette** e indicare anch'essi sulla mappa.

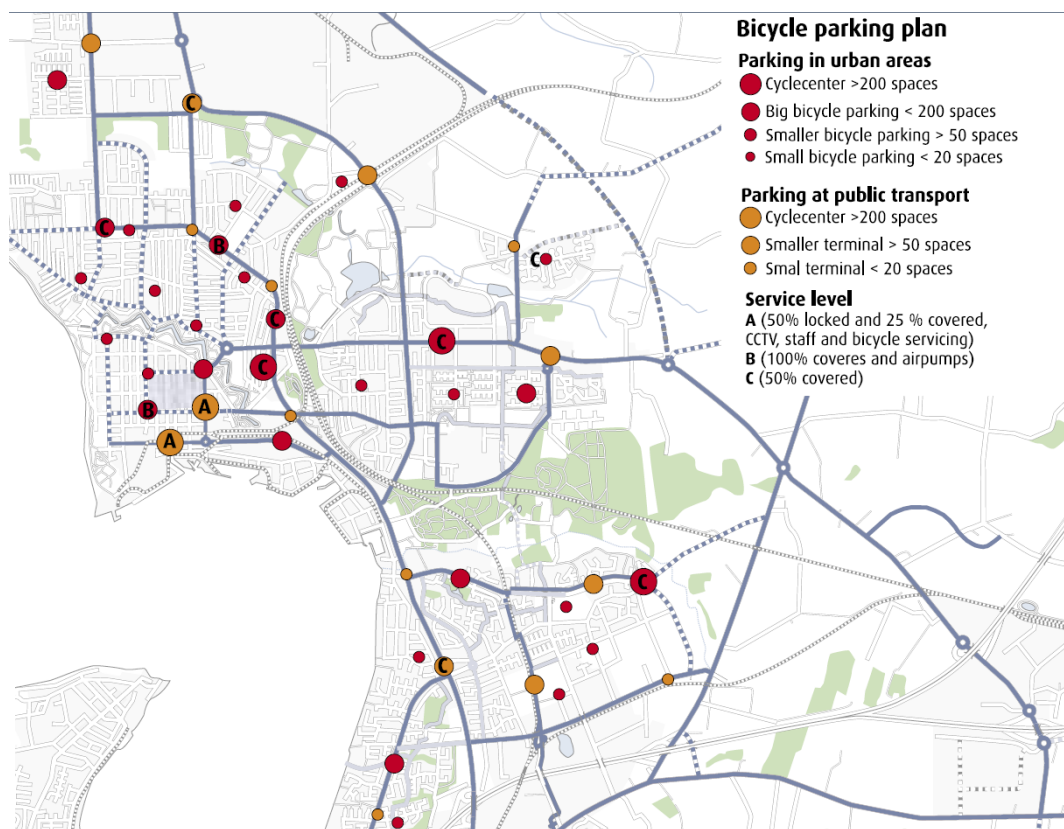
- **Aumentare o diminuire** l'offerta di parcheggi nell'area, a seconda che il tasso di occupazione superi l'80% o sia inferiore al 50%.
- **Riposizionare** l'offerta se in alcune zone i parcheggi sono particolarmente utilizzati, mentre in altre sono sottoutilizzati.
- **Adeguare** il tipo di parcheggio, a seconda che determinati tipi siano particolarmente utilizzati o sottoutilizzati.
- **Tenere conto anche della domanda potenziale.** Depositi e parcheggi di buona qualità determinano un aumento del loro utilizzo. Si raccomanda quindi di calcolare un 25% in più di capacità rispetto alla domanda stimata.



-  No rack
-  Rack
-  Covered rack
-  Locked, supervised and covered rack

Example of bicycle parking map of city centre. In a peak period the following is registered: Number of racks divided into 3 standards, ie rack, covered and locked/supervised, and peak load for 4 standards, ie no facilities, rack, covered, locked/supervised bicycle parking. The bold numbers refer to how many of the cycle stands that are used.

Esempio di mappa dei parcheggi per biciclette (Fonte: 2000, Collection of cycle concepts, DK) (Raccolta di proposte e idee sulla mobilità ciclistica)



Esempio di un piano parcheggi per le biciclette: numero di spazi, livello del servizio e posizione sono indicati e collegati alle destinazioni più importanti e ai nodi del trasporto pubblico (fonte: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)

Aumentare la domanda offrendo depositi custoditi gratuiti

I parcheggi e i depositi per biciclette sono classificabili a grandi linee in tre categorie. La tabella sottostante indica la percentuale di utilizzo di ogni categoria in Olanda, paese in cui generalmente è disponibile una combinazione valida e ben progettata di soluzioni diverse.

Parcheggi incustoditi normalmente rastrelliere o supporti lungo le strade e sulle piazze	44%
Parcheggi liberi fuori da qualsiasi deposito o parcheggio	38%
Depositi custoditi con personale, automatizzati, dotati di sistema di sorveglianza con telecamere a circuito chiuso (CCTV) o qualsiasi combinazione di queste caratteristiche	18%

I **depositi custoditi** costituiscono il livello di servizio più elevato e **possono influire positivamente sulla mobilità ciclistica aumentando la domanda di parcheggi e depositi**; tuttavia occorre ricorrervi con una certa **prudenza**. Il grado di accettazione da parte dei ciclisti non è sempre semplice da prevedere. Qui di seguito elenchiamo alcune linee guida basate sull'esperienza olandese.

- **Limitare le ambizioni** nei confronti dei depositi per biciclette custoditi. Nelle città olandesi è difficile attirare più del 18% dei ciclisti nei depositi custoditi; in particolare nei centri abitati con popolazione inferiore a 100.000 persone. Nelle città più piccole, infatti, le distanze sono inferiori e più persone si recano in centro tutti i giorni per fare acquisti, quindi le biciclette vengono parcheggiate per lo più per periodi brevi. Inoltre anche i furti non sono un problema grave.
- **Mettere a disposizione una quantità sufficiente di parcheggi incustoditi distribuiti in modo capillare.** Le persone che si recano in centro per breve tempo (meno di mezz'ora) vogliono parcheggiare accanto alla destinazione per non perdere di vista il proprio mezzo. Per scoraggiare il parcheggio casuale e disordinato delle biciclette lungo le strade dove si trova la maggior parte dei negozi, si raccomanda di mettere a disposizione sistemi di parcheggio semplici e di piccole dimensioni praticamente ovunque.
- **Intervistare i ciclisti** per conoscere le loro esigenze a livello di depositi custoditi. Le domande significative da porre a tale scopo sono le seguenti: qualità del mezzo, età, frequenza e durata delle visite in centro. In linea di principio i depositi custoditi saranno più utilizzati da chi possiede biciclette costose, dalle persone più anziane, dai visitatori occasionali e da chi si ferma in centro per un periodo di tempo abbastanza lungo. La tabella sottostante mostra i risultati relativi ai Paesi Bassi. Le percentuali riflettono tassi di utilizzo delle biciclette elevati, tipici delle Città Primatiste, ma il risultato significativo riguarda la differenza relativa tra le risposte affermative e negative.

Caratteristiche della popolazione	Utilizzo medio di depositi per biciclette custoditi	
	Sì	No
Bicicletta buona/nuova/costosa	18%	0%
Età superiore a 40 anni	21%	12%
Visite settimanali o più frequenti	20%	12%
Visite di 1 ora o più lunghe	20%	8%

- **Posizionare i depositi custoditi all'interno o ai margini della zona dove si trova la maggior parte dei negozi**, possibilmente entro un raggio di 150 m dal centro di quest'area. Creare un percorso pedonale comodo e invitante, mantenendo sempre un collegamento visivo con la zona dei negozi.
- **Utilizzare un deposito custodito gratuito come polo di attrazione.** L'effetto positivo può essere notevole, non soltanto perché non si paga, ma anche perché non si perde tempo all'entrata e all'uscita. In questo modo è possibile attirare anche un numero maggiore di ciclisti che parcheggiano per periodi brevi. Per potenziare questo effetto positivo il deposito custodito gratuito dovrebbe essere posizionato accanto alle destinazioni più comuni per le soste brevi, per esempio centri commerciali o uffici pubblici. Un caso ben

documentato analizzato ad Apeldoorn (NL) ha dimostrato che, offrendo il deposito gratuitamente, il numero degli utenti è raddoppiato e circa il 20% dei nuovi utilizzatori non aveva mai usato prima la bicicletta per recarsi in centro. In questo caso il finanziamento del deposito gratuito custodito proviene dalle entrate derivanti dai parcheggi a pagamento per auto.

- **Ricorrere a norme per regolamentare il parcheggio libero delle biciclette solo come ultima spiaggia.** Vietare l'accesso o il parcheggio delle biciclette è una misura restrittiva che i ciclisti possono accettare soltanto se appare basata su una certa logica, se sono disponibili alternative di qualità e se capiscono che tali norme saranno applicate con decisione. I parcheggi piccoli o le aree riservate alle biciclette devono essere numerose e posizionate a breve distanza le une dalle altre per convincere anche i ciclisti che lasciano il loro mezzo per pochi minuti a servirsene. Un divieto funzionerà in modo più efficace se l'area interessata è limitata.

Raccomandazioni relative alla progettazione e alla realizzazione dei parcheggi

I parcheggi lungo le strade devono inserirsi in uno spazio urbano esistente o di nuova realizzazione. La **progettazione** deve combinare **efficienza** e **design urbano di qualità**. Solo se un parcheggio è comodo, invitante, sicuro e ben visibile il ciclista lo utilizzerà.

Contemporaneamente l'inserimento armonioso di un parcheggio per biciclette in uno spazio pubblico è una sfida e un'opportunità per chi si occupa di progettazione urbanistica. Qui di seguito sono elencate alcune linee guida.

- Collocare i parcheggi lungo i **percorsi di accesso naturali** utilizzati dai ciclisti. La situazione ideale è la seguente: il ciclista si dirige verso la sua destinazione; quando sta per arrivare, vede un parcheggio per biciclette ben segnalato, sicuro e facilmente accessibile; parcheggia il suo mezzo e percorre il breve tragitto rimanente a piedi. Immaginiamo invece il caso peggiore: il ciclista arriva alla meta, una serie di frecce lo guidano verso un deposito per biciclette sotterraneo e nascosto, costringendolo a una lunga deviazione; da lì, dopo aver parcheggiato il mezzo, deve rifare al contrario lo stesso percorso a piedi; è molto probabile che il ciclista preferisca semplicemente lasciare la bicicletta lungo la strada. Se i percorsi di accesso verso una destinazione sono diversi, privilegiare quello più utilizzato oppure dotare ognuno di essi di un parcheggio. Come regola empirica, un posto in cui sono parcheggiate diverse biciclette senza che sia presente un parcheggio è il luogo ideale in cui collocarne uno.
- Definire la **distanza dalla destinazione in base alla funzione, alla durata delle soste e ai livelli del servizio**. Più lunga è la sosta, più il ciclista sarà disposto a camminare. Da un lato abbiamo il ciclista che si ferma in un posto per 5 minuti e a cui va bene utilizzare un semplice supporto che si trova a meno di 15 m dalla destinazione. Dall'altro lato abbiamo chi lascia la bicicletta per un'intera giornata e che quindi privilegia la sicurezza ed è disposto a camminare anche per 100 m per arrivare a destinazione. Il grafico sottostante, tratto dal Danish Parking Manual (Manuale sui cicloparcheggi danese) riassume quanto esposto finora.
- Accertarsi che il deposito si trovi in **posizione visibile**, ben illuminato e controllato. In questo modo sarà facile da localizzare e garantirà la massima sicurezza sociale. L'ideale sarebbe non aver bisogno di segnaletica per trovarlo. Se il deposito è coperto o sotterraneo le entrate e le uscite devono essere ben visibili, invitanti e sufficientemente ampie da poter essere attraversate da due ciclisti affiancati, quindi larghe almeno 2 m. Contemporaneamente però la costruzione non deve essere troppo imponente né rovinare l'estetica della zona. Questa è la sfida che devono vincere i progettisti.
- **Delimitare chiaramente la zona riservata al parcheggio.** È possibile utilizzare la segnaletica orizzontale, una superficie con materiale diverso o l'arredo urbano, per esempio dissuasori e muretti. Una realizzazione corretta è un incentivo efficace per convincere il ciclista a lasciare la bicicletta lì e in nessun altro luogo. L'accesso dev'essere semplice e il design deve essere intonato all'ambiente circostante. In una zona pedonale, i supporti per biciclette possono diventare un elemento architettonico.
- Prendere in considerazione la possibilità di fornire **servizi e infrastrutture aggiuntive**, come una presa per aria compressa, una fontana, uno spazio dove riporre casco e accessori, servizi igienici e un'officina per la riparazione delle bici, in particolare in depositi abbastanza grandi. Qualora sia stato necessario posizionare il deposito a una certa

distanza dalla destinazione, questi servizi supplementari possono essere un modo per attirare i ciclisti e convincerli a parcheggiare lì.

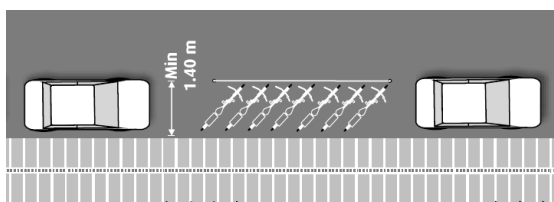
- Lungo le strade **trasformare i parcheggi per le auto in parcheggi per biciclette**. Su una strada normale con una corsia riservata al parcheggio delle auto non è difficile requisire uno o due posti auto per creare da otto a venti parcheggi per biciclette, particolarmente numerosi se si posizionano a spina di pesce. Questi spazi sono accessibili molto agevolmente sia dalla strada che dal marciapiede e lasciano quest'ultimo sgombro. Per i parcheggi a spina di pesce è sufficiente una profondità di 1,4 m, per i parcheggi normali la profondità necessaria è di 2,2 m.
- Nelle strade in cui sono stati fatti interventi per la moderazione del traffico, **utilizzare i marciapiedi allargati per il parcheggio delle biciclette**. Come misura per la moderazione del traffico è frequente servirsi di marciapiedi allargati per restringere la carreggiata, soprattutto agli angoli delle strade. In questo modo si crea uno spazio dove è possibile inserire supporti per biciclette. Questi devono essere posizionati accuratamente, affinché non diventino un ostacolo per i pedoni e i disabili.
- Creare **depositi per le soste lunghe preferibilmente a livello della strada e coperti**.
- I parcheggi per biciclette possono essere **creazioni di design, in grado di migliorare l'estetica urbana**: le rastrelliere o i supporti possono essere realizzati come oggetti artistici e gli accessi ai depositi possono diventare opere architettoniche di rilievo. Tuttavia, qualsiasi creazione di questo tipo non deve mai sacrificare la semplicità e la funzionalità alla bellezza. Se l'arredo urbano è particolare, i parcheggi devono integrarsi armoniosamente in tale arredo, possibilmente valorizzandolo.



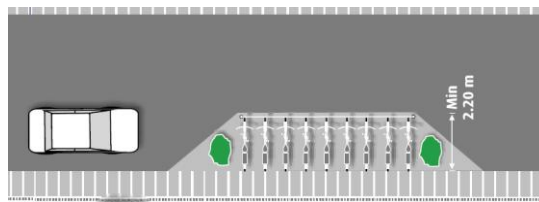
Parcheggio lungo il percorso di accesso naturale (fonte: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)



Distanza accettabile dal parcheggio alle diverse destinazioni (fonte: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)



Posto auto trasformato in parcheggio per biciclette (fonte: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)



Parcheggio per biciclette posizionato su un marciapiede allargato. (fonte: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)



fonte immagine: D. Dufour



fonte immagine: D. Dufour

 Bicycle stands which can be combined with matching street furniture also reinforce the positive image of the bicycle parking facility.



Photo: Vekso

The Black Diamond in Copenhagen
At the Black Diamond in Copenhagen, Vekso's model SHL hoop stand is used.

In addition to the bicycle stands, the area is equipped with, for example, benches, litter bins and plinths in the same design.

The area around the Black Diamond has an air of stylish luxury about it and helps encourage a good bicycle parking culture.



Photo: Vekso



Photo: Vekso

Soluzioni per il parcheggio inserite armoniosamente nell'arredo urbano (fonte: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)



Considerazioni

Punti di forza

Parcheggi e depositi per biciclette progettati accuratamente nei centri cittadini

- Attirano più ciclisti e valorizzano l'intera rete ciclabile
- Migliorano la qualità dello spazio pubblico, evitando la presenza di biciclette abbandonate in modo caotico e integrandosi armoniosamente nell'ambiente circostante
- Aumentano la forza di attrazione esercitata dal centro cittadino.

Punti deboli

Parcheggi e depositi per biciclette progettati accuratamente nei centri cittadini richiedono risorse da impiegare nell'osservazione, analisi, progettazione strategica e implementazione di tali soluzioni. A tale scopo occorre poter contare su un sostegno adeguato.

Opzioni alternative

Vietare l'accesso ai centri cittadini o il parcheggio alle biciclette necessita di un'applicazione severa del divieto e scoraggia la mobilità ciclistica.

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.