

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

PROPOSTE DA PARTE DELL'UTENZA DEBOLE

Principi generali

È da prevedere a breve termine una revisione significativa del Codice della Strada.

Le modifiche dovranno permettere:

- una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono
- una sua semplificazione sostanziale
- soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale

A tal proposito occorre partire dai principi informatori del Codice stesso. Infatti l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che

"Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

Ciò significa che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno- o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informatori del CdS.

Quanto sopra porta alla prima richiesta, ovvero che nella revisione del Codice siano coinvolti pienamente rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da privilegiare (o quantomeno da non penalizzare pesantemente come ora avviene). Ciò naturalmente vale anche per rappresentanti del trasporto collettivo.

È da prevedere pertanto una esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile.

Il Codice deve comunque (sempre dai suoi principi fondatori) perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, che i miglioramenti non sono sufficienti per il perseguimento degli obiettivi di dimezzamento dell'incidentalità, ma soprattutto che i miglioramenti non sono uniformi.

L'incidentalità è infatti aumentata e non diminuita in ambito urbano; in questo contesto gli incidenti gravi interessano soprattutto l'utenza debole.

Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del CdS i provvedimenti di modifica devono rispondere ai seguenti requisiti:

- facilitare l'utenza debole (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico)
- integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere criterio primario di progettazione

A questi principi si ispirano le proposte di modifica che presentiamo, ma ad essi dovrebbero ispirarsi tutte le prossime modifiche ed integrazioni al Codice.

Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è sufficiente più la buona volontà).

Il Codice va infine snellito, per cui ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituirne base per una revisione futura.

Sintesi delle proposte

Classificazione delle strade

Occorre definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in ambito urbano le zone 30 devono essere la norma e non l'eccezione, ed il criterio informatore deve essere la moderazione del traffico

Definizione stradali e di traffico

Occorre correggere imprecisioni del codice che siano più rispondenti all'effettivo uso della stessa da parte dei ciclisti

Definizione veicoli

È da considerare veicolo la bicicletta (non velocipede) con ciclista in sella

Segnaletica verticale ed orizzontale

Occorre definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopeditoni (attualmente assente). Occorre inoltre prevedere la continuità delle piste ciclabili ed eliminare l'errata comparazione alle mulattiere.

Segnali luminosi

Occorre interamente riformulare il passaggio che riguarda le lanterne semaforiche per le biciclette.

Segnali complementari

Si provvede a definire una maggiore standardizzazione degli elementi di riduzione della velocità

Integrazione bicicletta – trasporto pubblico locale (Sagoma limite)

Si prospettano soluzioni per permettere l'utilizzo di strutture portabiciclette ANTERIORI a mezzi pubblici

Limiti di velocità

Si propone di definire meglio i limiti di velocità in ambito urbano

Controsenso (Posizione dei veicoli sulla carreggiata)

Si propone di eliminare il divieto di transito controsenso per le biciclette ove le condizioni del tracciato lo consentano

Rotatorie (Precedenza)

Si definisce la precedenza nella circolazione delle rotatorie. Si propongono inoltre criteri di progetto per la costruzione di rotatorie sicure anche per l'utenza debole.

Sorpasso

Si propone di regolamentare il sorpasso dal punto di vista della differenza di velocità tra i veicoli

Circolazione dei velocipedi

Regolamentazione dell'utilizzo dei percorsi ciclopedonali (obbligo di utilizzo solo se sicuri, incroci, attraversamenti con la bici a mano, etc.)

Ulteriori considerazioni

Al ciclista deve essere garantita la **continuità territoriale** in ambito urbano e periurbano per cui i quattro punti cardinali della città devono essere raggiungibili in bici in sicurezza. Questo non significa che ci debba essere una rete ciclopedonale a maglia stretta ma piuttosto che:

- a) non vi siano barriere insormontabili
- b) vi deve essere una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili che possa dare continuità a percorsi lenti.
- c) vi devono essere "vie di fuga" dalla città con profonda e sicura penetrazione verso la campagna.

Occorre una **inversione dei criteri di progettazione** delle strade urbane:

- Stringere le carreggiate invece di allargarle.
- Marciapiedi e piste ciclabili piane e non a montagne russe.
- Ai semafori od incroci le bici dovrebbero passare per prime rispetto alle auto.
- Riduzione della velocità.
- Progettazione e realizzazione delle rotatorie avendo ben in mente che tra i veicoli vi sono anche le bici.

Occorre prevedere un **contenimento per legge** e a livello costruttivo della **velocità dei veicoli** e altri segnali forti (fiscali, tecnici ecc.) di limitazioni alla Hybris dell'utenza motorizzata.

Occorre prevedere **limitazioni**, non solo attraverso il codice volontario di autoregolamentazione, della **pubblicità** basata sulle prestazioni di potenza e velocità dei veicoli a motore.