

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 ciclopedonali (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 di 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.

SOMMARIO DELLE PROPOSTE

articolo 1: Principi generali.....	6
articolo 2: Definizione e classificazione delle strade.....	7
articolo 3: Definizioni stradali e di traffico.....	8
articolo 23: Pubblicità sulle strade e sui veicoli.....	9
Regolamento, Art. 51 Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza.....	9
Art. 39. Segnali verticali.....	10
Regolamento Art.77, Norme generali sui segnali verticali.....	10
Regolamento Art.78, Colori dei segnali verticali.....	10
Regolamento Art.80, Dimensione e formato dei segnali verticali.....	10
Regolamento Art.81, Installazione dei segnali verticali.....	11
Regolamento Art.83, Pannelli integrativi.....	11
Regolamento Art.84, Segnali di pericolo.....	12
Regolamento Art. 88, Segnali di attraversamento.....	12
Regolamento Art. 122, Segnali di obbligo generico.....	12
Regolamento Art. 135, Segnali utili per la guida.....	12
Regolamento Art. 136, Segnali che forniscono indicazioni di servizio utili.....	12
articolo 40: Segnali orizzontali.....	14
Regolamento Art. 140 Strisce di corsia.....	14
Regolamento Art. 146 Attraversamenti ciclabili.....	15
Regolamento Art. 147 Freccie direzionali.....	15
Regolamento Art.148 Iscrizioni e simboli.....	15
Regolamento Art.152 Altri segnali orizzontali.....	16
articolo 41: Segnali luminosi.....	17
Regolamento Art.163: Lanterne semaforiche per velocipedi (Art. 41 C.d.S.).....	17
Art. 42. Segnali complementari.....	18
Regolamento Art.176, Modalità di realizzazione delle isole di traffico.....	18
Regolamento Art.179, Rallentatori di velocità.....	18
articolo 47: Classificazione dei veicoli.....	20
articolo 50: Velocipedi.....	21
articolo 61: Sagoma limite.....	22
articolo 142: Limiti di velocità.....	23
articolo 143: Posizione dei veicoli sulla carreggiata.....	24
articolo 145: Precedenza.....	25
articolo 148: Sorpasso.....	26
articolo 157: Arresto, fermata e sosta dei veicoli.....	27
articolo 158: Divieto di fermata e di sosta dei veicoli.....	28
articolo 164: Sistemazione del carico sui veicoli.....	29
articolo 182: Circolazione dei velocipedi.....	30
Regolamento Art. 377 Circolazione dei velocipedi.....	30
Allegati: Proposta di segnaletica per itinerari ciclabili.....	32
Allegati: Criteri di progettazione per rallentatori ed altro.....	33
Allegati: Criteri di progettazione per rotatorie.....	34

articolo 1: Principi generali

L'art. 1 comma 2 è la chiave di lettura dell'intero Codice.

Infatti 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. Ove articoli successivi non rispettino tale principio sono da ritenersi in contrasto con i principi informativi del CdS. Di conseguenza

art. 1 comma 2

aggiungere

"Il Codice si ispira ai principi della mobilità sostenibile".

(Edoardo Galatola, FIAB, 2007)

Sempre il Comma 2 prevede che

2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia.

Nota bene: ciò significa che il Codice della Strada è un organismo vivo che cerca di fornire le migliori prassi e regole per regolare la circolazione dei diversi utenti della strada. Spesso viene però interpretato dagli amministratori locali come qualcosa di inamovibile e quindi che nessuna azione non prevista dal codice risulti essere attuabile. E' possibile allora formulare un principio per cui qualsiasi intervento che nel generale rispetto del Codice stesso dimostri di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio è compatibile con il Codice della Strada e può costituire base per una sua revisione futura. A tal proposito

aggiungere

art 1 comma 2 bis

il presente Codice si prefigge di fornire le migliori prassi e regole per regolare la circolazione dei diversi utenti della strada. 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.

(Edoardo Galatola, FIAB, 2007)

Al comma 3 il Codice prevede che in sede nazionale si definisca un Piano Nazionale della Sicurezza stradale. Al fine di verificarne e monitorarne l'attuazione,

aggiungere

art. 1 comma 3 bis

Le Regioni, le Province ed i Comuni capoluogo redigono rispettivamente un Piano regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui siano individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, siano definite le misure per raggiungere gli obiettivi e siano predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento.

(Edoardo Galatola, FIAB, 2007)

articolo 2: Definizione e classificazione delle strade

Con riferimento all'art. 1 comma 2, è possibile introdurre una suddivisione funzionale delle strade come segue:

a) strade ad esclusivo utilizzo veicolare (ovvero utenza non debole)

b) strade a prevalente utilizzo veicolare (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza veicolare ha la prevalenza; per ognuna di tali strade è da prevedere un itinerario ciclopedonale corrispondente)

c) strade a prevalente utilizzo utenza debole (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza debole ha la prevalenza, quindi l'utenza veicolare deve regolare i suoi comportamenti in modo da non causare pericolo; tipicamente sono da prevedere zone 30)

d) strade ad esclusivo utilizzo utenza debole

A tal proposito alla voce a) sono da ricondursi A - Autostrade e B - Strade extraurbane principali; alla voce b) sono da ricondursi C - Strade extraurbane secondarie e D - Strade urbane di scorrimento; alla voce c) sono da ricondursi E - Strade urbane di quartiere ed F - Strade locali; alla voce d) sono da ricondursi F-bis. Itinerari ciclopedonali e Centri storici

Note: la presente suddivisione funzionale non modifica la precedente suddivisione, ma identifica meglio i diritti.

(inserita da Edoardo Galatola)

articolo 3: Definizioni stradali e di traffico

inserire:

ATTRAVERSAMENTO CICLABILE: parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli.

ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE MISTO: parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale i pedoni e le biciclette in attraversamento, le quali devono procedere a passo d'uomo, godono della precedenza rispetto ai veicoli.

CORSIA CICLABILE: corsia opportunamente segnalata destinata alla circolazione delle biciclette.

ITINERARIO CICLABILE: strada, o sequenza di strade o altri spazi transitabili, facenti parte di percorsi consigliati per i ciclisti.

modificare:

CORSIA RISERVATA

Aggiungere al termine le parole "e tra queste le biciclette"

MARCIAPIEDE

Aggiungere al termine la frase "salvo diversa disposizione che deve essere indicata da segnali verticali e, se necessario, orizzontali."

PISTA CICLABILE

Aggiungere alle parole "opportunamente delimitata" le parole "e protetta idoneamente".

SALVAGENTE

Dopo le parole "dei pedoni" aggiungere "e dei ciclisti"; dopo le parole "attraversamenti pedonali" aggiungere "e ciclabili".

ZONA RESIDENZIALE

Dopo le parole "dei pedoni" inserire le parole ", dei ciclisti".

(Inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

articolo 23: Pubblicità sulle strade e sui veicoli

Regolamento, Art. 51 Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza

modificare

12. E' vietata l'apposizione di messaggi pubblicitari, e/o di informazione spontanea, sui bordi dei marciapiedi e dei cigli stradali e sulle strutture ciclabili o misto-ciclopedonali.

Art. 39. Segnali verticali.

Regolamento Art.77, Norme generali sui segnali verticali

Aggiungere:

3. Per i velocipedi il segnale verticale di inizio e fine, va integrato con segnaletica orizzontale ripetuta per conferma in corrispondenza di intersezioni e accessi laterali.

(Nota: Per non generare confusione con la segnaletica destinata ai conducenti dei veicoli a motore e per una migliore visibilità da parte del conducente di velocipede, la segnaletica verticale sui percorsi ciclabili deve limitarsi al minimo indispensabile privilegiando la segnaletica orizzontale di colore giallo, con ripetizione di conferma)

togliere "purchè integrata o integrabile con quella diretta ai"

sostituire con "purché non ingeneri confusione o distrazione ai".

Regolamento Art.78, Colori dei segnali verticali

Aggiungere

2. "m) azzurro (verde, rosso) : per i segnali per gli itinerari ciclabili".

(Nota: I segnali di direzione sono concepiti solo per utenti motorizzati: dimensioni, colori, natura del messaggio, solo località e strade principali, ecc. Sviluppare una segnaletica solo ciclabile di piccole dimensioni e con colori propri, tali da non distrarre il conducente e non disturbare il normale traffico a motore.)

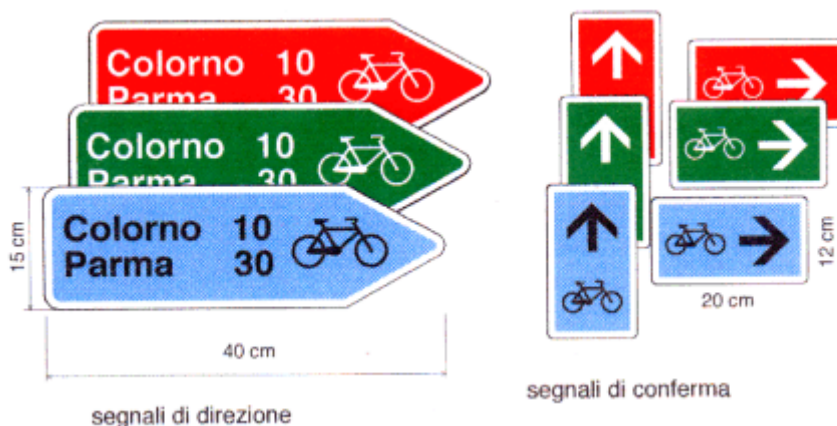


Fig 1: Segnali di indicazione per itinerario ciclabile, art. 80 (preferenza colore azzurro)

Regolamento Art.80, Dimensione e formato dei segnali verticali

Aggiungere

3. La segnaletica verticale per percorsi ciclabili o ciclopedonali deve utilizzare, per migliore riconoscibilità, i segnali di forma ridotta come segue:

segnale di direzione extraurbano- tabella II 14 (fig. SpC 521) cm 1 5x65 avente sfondo di colore rosso RAL 3001;

segnale di direzione urbano - (fig. SpC 522) cm 1 5x65 avente sfondo di colore rosso RAL 3001;

segnale di conferma - Rombo- (fig. SpC 541-551) cm 40x40, 30x30, avente sfondo di colore rosso RAL 3001;

segnale di indicazione - freccia- (fig. SpC 531-532) cm 10 x40 avente sfondo di colore rosso RAL 3001;

segnale rettangolare "indicazione" - tabella II 7 cm 40 x60 avente sfondo di colore bianco e cornice nera recante segnali e figure del colore prescritto.

Tutti i segnali di divieto, obbligo e pericolo se posti su PANNELLO POLIFUNZIONALE, possono avere dimensione opportunamente adattata.

Tutti i segnali speciali per ciclovie e i quadri informativi, ad esclusione dei soli segnali di direzione su strade extraurbane (Fig. SpC 521), possono

recare pittogrammi anche pubblicitari nella misura massima di cm 6x6.

Aggiungere

4. "sono comunque consentiti segnali di dimensioni minori per la segnaletica di itinerari ciclabili".

Regolamento Art.81, Installazione dei segnali verticali

Aggiungere

13. ed anche nelle aree pedonali, pedonali e ciclabili e lungo i percorsi ciclabili

Regolamento Art.83, Pannelli integrativi

Aggiungere

10: aggiungere un simbolo all'elenco:

Simbolo: bicicletta (o bicicletta con scritta).

Significato: strada frequentata da biciclette.

Figura: vedi disegno fig. 2.

(Nota: Gli itinerari ciclabili possono giacere su strade a traffico promiscuo con relativo problema di tutela del ciclista. Classificare gli itinerari ciclabili o semplicemente le strade con elevato utilizzo da parte dei ciclisti introducendo provvedimenti di moderazione del traffico. Es. La "Rad frendliche route" in uso in Austria.)

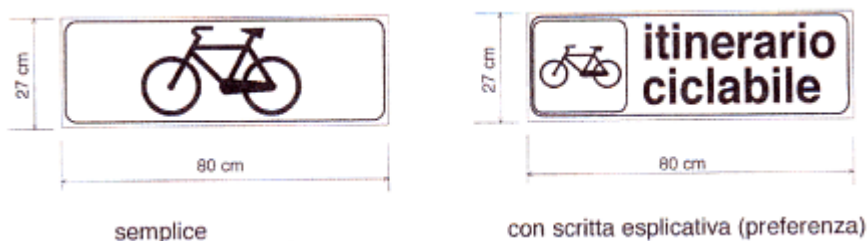


Fig 2: Pannello integrativo (da inserire in art. 83 comma 10)

Regolamento Art.84, Segnali di pericolo

Aggiungere

8. Nei percorsi pedonali e/o ciclabili è consentito l'uso della tabella II 7 rettangolare "indicazione" di formato ridotto cm 40 x60 su cui, oltre al segnale ridotta non superiore a cm 20.

Regolamento Art. 88, Segnali di attraversamento

Aggiungere

3. e comunque quando l'attraversamento ciclabile costituisce pericolo.

4. Il segnale di cui ai commi 2 e 3 (attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile, n.d.r.) può essere usato nelle altre strade dei centri abitati solo quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza.

(inserita da proposte modifiche ARIBI 1998)

Regolamento Art. 122, Segnali di obbligo generico

modificare:

9.c) Dopo la parola "percorso" aggiungere la frase ", anche su marciapiede qualora sussistano le condizioni adeguate".

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

Regolamento Art. 135, Segnali utili per la guida

aggiungere

15. Il segnale può essere omesso negli attraversamenti semaforizzati ed è consigliabile un uso ridotto in ambito urbano.

Il segnale va prevalentemente utilizzato negli attraversamenti di strade sterrate e laddove situazioni ambientali e meteorologiche possono annullare per periodi significativi la leggibilità della segnaletica orizzontale.

Regolamento Art. 136, Segnali che forniscono indicazioni di servizio utili

aggiungere una Figura II 363 bis denominata:

"ITINERARIO CICLABILE Indica la vicinanza di un itinerario ciclabile classificato".

(Nota: Gli itinerari ciclabili e/o le piste ciclabili devono essere segnalate anche dal punto di vista dell'avviamento dell'utente ad esse. Prevedere un sistema di segnali compatibili con la segnaletica per viabilità normale.)



Fig 3: Segnaletica per avvio ad itinerario ciclabile (preferenza marrone)

(inserita da proposte modifiche ARIBI e FIAB 1998)

(vedi anche [la proposta di standardizzazione della segnaletica presentata da Claudio Pedroni, nel convegno di Lodi del 2006](#))

articolo 40: Segnali orizzontali

aggiungere:

12. Nelle intersezioni semaforizzate, laddove sussistano le condizioni, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante apposito tratto di corsia.

13. Nelle intersezioni semaforizzate, laddove sussistano le condizioni, la svolta a "P" delle biciclette viene facilitata con linea di arresto avanzata da predisporre sulla strada interessata.

(inserita da proposte modifiche FIAB1998)

aggiungere la frase sottolineata in rosso:

11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. ... e di accessi anche secondari quando indicato da segnaletica orizzontale. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.

Regolamento Art. 140 Strisce di corsia

modificare nel modo seguente:

7. Le corsie ciclabili sono separate dalle corsie di marcia mediante striscia gialla di cm 12 per le strade con limite di velocità uguale o inferiore a 30 km/h e cm 15 negli altri casi.

(Nota: Vedi direttiva P.U.T/95 punto 2.1Nel caso di mancanza di spazi per la realizzazione di piste ciclabili secondo gli standard in questione ed in presenza di non rilevanti flussi ciclistici, è suggerito l'uso di banchine ciclabili a senso unico (di larghezza di un metro compresa la segnaletica orizzontale) e con piano viabile idoneo all'uso specifico).

aggiungere

comma 7 bis

Le corsie ciclabili collocate contrapposte rispetto alla corsia di marcia in strade con limite di velocità uguale o inferiore a 50 km/h, qualora non protette da elementi in rilievo sulla pavimentazione, sono separate dalla corsia di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile.

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998 e ARIBI 1998)

Art. 145 Regolamento (art. 40 CdS) Precedenza

togliere la parola "piste ciclabili" da

8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

Nota: probabilmente è stata una svista dell'estensore dell'articolo; è evidente che la tipologia "piste ciclabili", in ogni parte del codice nell'ambito della "viabilità riservata" (come le corsie preferenziali etc.) non è affatto omogenea con sentieri, mulattiere,

Fra l'altro questo articolo viene stravolto e utilizzato per dar fondamento alla prassi dello spezzettare le piste ciclabili con cartelli di fine pista ad ogni intersezione e ad omettere l'attraversamento ciclabile. Un'alternativa sarebbe una formulazione più chiara di "sbocco", meno soggetto ad ampliamenti arbitrari, in alternativa ad intersezione (Valerio Fiab Firenze 2007)

tratturi.

Regolamento Art. 146 Attraversamenti ciclabili

modificare:

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione

nel modo seguente

1. Gli attraversamenti ciclabili o ciclopedonali misti devono essere previsti per garantire la continuità delle piste ciclabili, delle corsie ciclabili, dei percorsi pedonali e ciclabili e dei collegamenti ciclabili comunque realizzati.

Nota: togliendo la parola "solo" si rafforza il concetto di continuità e si permette la realizzazione degli attraversamenti ciclabili anche da soli, non solo come collegamento di piste ciclabili fra loro. Prassi molto diffusa in Europa, qui spesso stoppata coi soliti "non si può". Inoltre viene disinnescata l'interpretazione che vede nell'attraversamento ciclabile agli incroci un "genere voluttuario" e discrezionale. (Valerio Fiab Firenze 2007)

aggiungere

4. In corrispondenza delle intersezioni, nel caso di corsia ciclabile affiancata a corsia veicolare dotata di striscia di arresto all'incrocio, in corrispondenza della corsia ciclabile, la striscia di arresto è sostituita da striscia di dare precedenza in colore giallo.

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998 e ARIBI 1998)

Regolamento Art. 147 Freccie direzionali

aggiungere

8. Le frecce direzionali opportunamente dimensionate come da TABELLA 201 e di colore giallo, possono essere tracciate lungo i percorsi ciclabili ed anche nelle corsie riservate in sede stradale

(inserita da proposte modifiche ARIBI 1998)

Regolamento Art.148 Iscrizioni e simboli

aggiungere

11. in base alla velocità dei mezzi come da TABELLA 201
Sui percorsi ciclabili e ciclopedonali il simbolo (fig. II.442/b), può essere accompagnato dalle frecce di orientamento sinistra, diritto, destra di colore giallo anche nei due sensi come da TABELLA 201

13. La pavimentazione in colore rosso, ottenibile con pitturazioni o altri materiali antisdrucchiolo, può indicare l'attraversamento ciclabile di strada, intersezione, accesso laterale, parcheggio, area pedonale e quando non risulti possibile delimitare il percorso con quadrotti o altre linee segnaletiche. La pavimentazione in colore rosso consente l'uso ridotto a terra della fig. II. 442/b.

Regolamento Art.152 Altri segnali orizzontali

aggiungere

3. la prescrizione vale anche in presenza di analoghi segni orizzontali alternati o continui di colore giallo posti sulla pavimentazione a delimitare ambiti di transito di velocipedi o pedoni

(inserita da proposte modifiche ARIBI 1998)

articolo 41: Segnali luminosi

Particolarmente oscuro e quindi da riformulare il passaggio che riguarda le lanterne semaforiche per le biciclette. Infatti:

14. Durante il periodo di accensione delle luci verde, giallo o rossa a forma di bicicletta, i ciclisti devono tenere lo stesso comportamento dei veicoli nel caso di lanterne semaforiche veicolari normali di cui rispettivamente ai commi 9, 10 e 11.

15. In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.

Nota: con riferimento al comma 15. L'interpretazione prevalente in ambito tecnico, ma anche in ambito assicurativo è che la persona in bici, in assenza del semaforo dedicato, se svolta a destra o prosegue diritto si comporta come veicolo, se deve girare a sinistra deve comportarsi come pedone e quindi attraversare in due tempi, scendendo dalla bici, poi come e quando si scende e come e quando si risale in bici questo nessuno lo sa. Altra interpretazione è "se manca il semaforo bici vale quello pedonale anche per i ciclisti, che rimangono comunque tali, non devono scendere etc.". Il "si comporta" si riferisce al passare col verde e non con il rosso, non a smontare e diventare pedone. (vedi anche al Regolamento). Una riformulazione è d'obbligo. (Antonio Dalla Venezia, FIAB Mestre, 2007)

Regolamento Art.163: Lanterne semaforiche per velocipedi (Art. 41 C.d.S.)

Riformulare

4. Le lanterne semaforiche per velocipedi vanno usate solo in corrispondenza di piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.

Nota: come precisato nelle note sull'art. 41, l'interpretazione prevalente in ambito tecnico, ma anche in ambito assicurativo è che la persona in bici, in assenza del semaforo dedicato, se svolta a destra o prosegue diritto si comporta come veicolo, se deve girare a sinistra deve comportarsi come pedone e quindi attraversare in due tempi, scendendo dalla bici, poi come e quando si scende e come e quando si risale in bici questo nessuno lo sa. Altra interpretazione è "se manca il semaforo bici vale quello pedonale anche per i ciclisti, che rimangono comunque tali, non devono scendere etc.". Il "si comporta" si riferisce al passare col verde e non con il rosso, non a smontare e diventare pedone. (vedi anche al Regolamento). Una riformulazione è d'obbligo. (Antonio Dalla Venezia, FIAB Mestre, 2007)

Art. 42. Segnali complementari.

Regolamento Art.176, Modalità di realizzazione delle isole di traffico

Aggiungere

comma 1

d) isole provvisorie delimitate da cordolatura in appoggio alla pavimentazione con utilizzo di manufatti che consentano ogni sagomatura in curva di colore alternato giallo e nero dove vige il divieto di sosta o bianco e nero negli altri casi

modificare

comma 2

La zona delimitata dal perimetro dell'isola è vietata alla circolazione di tutti i veicoli, ma può essere usata dai pedoni e/o dai ciclisti, come rifugio per l'attraversamento della carreggiata stradale, allorchè l'isola sia interessata da un passaggio pedonale e/o ciclabile.

Regolamento Art.178, Elementi prefabbricati per salvagenti pedonali e delimitatori di corsia

modificare

comma 2

Le corsie riservate, in cui è permesso il transito solo a determinate categorie di veicoli e tra questi i velocipedi, possono essere delimitate fisicamente, dalle strisce di corsia di cui all'articolo 140, commi 6, 7 e 7bis, oppure con elementi in rilievo tali da realizzare una cordolatura longitudinale. In tal caso, gli elementi in rilievo sostituiscono la striscia gialla.

Regolamento Art.179, Rallentatori di velocità

modificare

comma 1

Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione purchè compatibili con i velocipedi.

inserire:

4 bis. Nelle intersezioni di strade ove vige il limite di velocità uguale o inferiore a 50 km/h si possono adottare sopraelevazioni delle aree di intersezione con raccordi di altezza pari a quelle previste dal successivo comma 6 ed evidenziati nei piani di raccordo mediante zebraure di larghezza uguale per segni e gli intervalli, realizzati anche mediante materiali lapidei o in conglomerato di diversa colorazione.

aggiungere

comma 6

d) in presenza di attraversamento pedonale, ciclabile e misto-ciclopedonale, il previsto modello "c" di tipo trapezoidale in conglomerato, può essere dimensionato nel suo lato superiore fino alla larghezza utile a contenere le prescritte strisce di attraversamento pedonale e/o ciclabile e, in altezza, fino a raggiungere quella del marciapiede.

e) in ambito urbano, nelle A.P, nelle Zone 30 e nelle Z.T.L. è consentito il rialzo della quota carrabile in continuità del marciapiede a formare una PIATTAFORMA RIALZATA con funzione di moderazione del traffico e sulla quale il pedone e il ciclo hanno la precedenza.

inserire

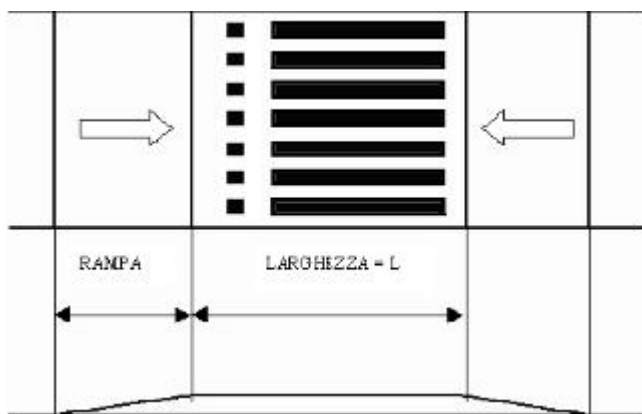
comma 10

10. Su tutte le strade, con sola eccezione dei tipi A e B dell'art. 2 comma 2 del C.d.S., per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da "attraversamenti ciclo-pedonali rialzati".

I sistemi di rallentamento "attraversamenti ciclo-pedonali rialzati" sono realizzati permettendo il collegamento tra il piano rialzato dell'itinerario ciclopedonale e la sede stradale senza superamento di dislivelli (al fine di aumentare le condizioni di sicurezza di pedoni e velocipedisti) e si configurano come modifica dell'andamento longitudinale stradale. La tipologia fondamentale consiste nel raccordo a raso realizzato mediante rialzamento localizzato della sede stradale in corrispondenza degli attraversamenti. L'altezza è dimensionata in relazione alle condizioni della sede stradale e si raccorda con la quota dell'itinerario ciclopedonale. La pendenza, a seconda del tipo di strada, può variare sino ad un massimo del 10%

L'Ente proprietario della strada, per la segnaletica stradale verticale può utilizzare, solo in analogia a quanto stabilito dal presente articolo, i simboli di "dosso" e "limite di velocità massima" con distanza minima di 20m dall'elemento verticale.

La tabella indica le misure da utilizzare per realizzare i vari tipi di innalzamento e una schematizzazione di alcuni elementi strutturali utilizzati come riferimento.



CLASSE DELLA STRADA	LOCALI	URBANE DI QUARTIERE	URBANE DI SCORRIMENTO	EXTRAURBANE SECONDARIE
Velocità massima (km/h)	30	30/50	50	50
Pendenza minima rampa (%)	5	3	3	3
Pendenza massima rampa (%)	10	5	4	4
Dislivello massimo (cm)	15	15	15	15
Lunghezza rampa con massimo dislivello (cm)	70-140	200-500	200-500	200-500
L minima (cm)	250	500	500	600

Tabella – Innalzamento della carreggiata in corrispondenza di attraversamenti ciclo-pedonali rialzati

comma 11

I dossi artificiali del tipo CUSCINETTI BERLINESI che consentono il transito in sede carrabile del ciclo e del disabile su carrozzina, si possono adottare su tutte le strade a una o a due corsie e dove vige un limite di velocità inferiore a 50 Km/h, lungo itinerari preferenziali dei veicoli di servizio, soccorso o pronto intervento, con esclusione delle autostrade, delle strade extraurbane principali, delle strade urbane di scorrimento. Devono essere presegnalati e possono essere installati previa ordinanza dell'ente proprietario della strada che ne determina il tipo e la ubicazione.

(inserita da Marino Caranti e proposte FIAB 1998) (vedi [note tecniche](#))

articolo 47: Classificazione dei veicoli

DEFINIZIONE BICICLETTE - VEICOLO

Art.47, punto 1

I veicoli si classificano, ai fini del presente codice:

c) velocipedi;

Si modifichi la dizione "velocipedi" in "biciclette"

(inserita da proposte modifiche ARIBI 1998)

Si precisi che veicolo sono le "biciclette con il ciclista in sella"

Nota bene: la bici per il Codice della Strada tedesco (StVO) è un veicolo solo con il ciclista in sella, senza è un oggetto: ne scaturisce che la sosta bici è sempre permessa: sui marciapiedi, ai pali, nelle piazze, alle balaustre etc. Rimozioni, rare, solo nel caso ci sia grave ostruzione a pedoni, disabili, etc.

(inserita da Valerio - Firenzeinbici 2007)

articolo 50: Velocipedi

VELOCIPEDI

Si propone in ciascuno degli articoli di codice e di regolamento di sostituire al termine "velocipedi" il termine "biciclette", che nel presente articolo va accompagnato da "e tutti i veicoli equiparabili".

Modificare nel modo seguente:

Biciclette

1. Le biciclette sono mezzi di trasporto con due ruote, o altri mezzi di trasporto a più ruote equiparabili, funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano a bordo.
2. Le biciclette non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

articolo 61: Sagoma limite

INTEGRAZIONE BICICLETTA-TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

comma 1, punto c):

dopo "dotati di strutture portasci" aggiungere ", portabiciclette "
dopo "portabagagli applicate" aggiungere "a sbalzo"
dopo "posteriormente" cancellare "a sbalzo"
dopo "posteriormente a sbalzo" aggiungere " o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente,"

che così così diventerebbe:

"lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente, o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, in deroga alla predetta lunghezza massima, secondo direttive stabilite con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C."

(inserita da Massimiliano Amirfeiz)

(vedi [note tecniche](#))

articolo 142: Limiti di velocità

Modifica

... i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali ed i 30 km/h per le strade urbane di quartiere e strade locali con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Infine per le zone residenziali il limite è pari a 10 km/h.

(inserita da Edoardo Galatola)

articolo 143: Posizione dei veicoli sulla carreggiata

aggiungere:

14. In centro abitato, mediante apposita segnaletica verticale, è consentito alle biciclette il transito controsenso di strade a senso unico con limite di velocità massimo non superiore a 30 km/h. Allorché il limite di velocità é di 50 km/h, occorre altresì il tracciamento di corsia ciclabile.

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

articolo 145: Precedenza

aggiungere:

14bis. Nelle intersezioni organizzate con circolazione rotatoria la precedenza è assegnata ai veicoli che circolano sull'anello dell'intersezione.

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

articolo 148: Sorpasso

aggiungere

è fatto divieto di effettuare un sorpasso ad una velocità eccedente 30 km/h quella del mezzo sorpassato, qualunque sia la sua velocità.

(inserita da Edoardo Galatola)

articolo 157: Arresto, fermata e sosta dei veicoli

modificare:

3. "Fuori dai centri abitati" diventa "fuori e dentro i centri abitati"; dopo "sulle piste" aggiungere "e corsie"; sostituire la parola "velocipedi" con la parola "biciclette".

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

articolo 158: Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

modificare:

1.g) dopo "sulle piste" aggiungere "e corsie"; sostituire la parola "velocipedi" con la parola "biciclette"

aggiungere:

4bis. E' consentita la sosta delle biciclette su marciapiede e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; deve, in ogni caso, essere lasciato uno spazio sufficiente per il regolare transito dei pedoni.

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

articolo 164: Sistemazione del carico sui veicoli

INTEGRAZIONE BICICLETTA-TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

comma 2:

aggiungere comma 2 bis

2 bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al precedente comma 2, e' consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino a....
(sto verificando con americani, come impostare il discorso della sporgenza)

comma 6:

dopo "sporgenza longitudinale" aggiungere "posteriore"
dopo "estremità della sporgenza" aggiungere "posteriore"

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale **posteriore** deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza **posteriore** in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

comma 9:

dopo "abbia provveduto a" **cancellare** "sistemare il"
e **sostituire** con "verificare la sistemazione del"

che così così diventerebbe (evidenziando in rosso testo aggiunto, e con giustapposizione tratto orizzontale il testo cancellato):

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a **verificare la sistemazione del carico** secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

(inserita da Massimiliano Amirfeiz)

(vedi [note tecniche](#))

articolo 182: Circolazione dei velocipedi

sostituire:

Le biciclette devono transitare sulle piste loro riservate e sulle corsie ciclabili, quando esistono e se in perfette condizioni e non ostruite o ostacolate, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.

(Nota: Lungo le piste ciclabili gli eventuali caditoie, grigliati e tombini devono risultare perfettamente complanari con la pavimentazione; le feritoie devono essere poste ortogonalmente al senso ciclabile e avere interspazi inferiori a 2 cm)

(inserita da proposte modifiche FIAB e ARIBI 1998)

Regolamento Art. 377 Circolazione dei velocipedi

modificare:

sostituire le parole "tenendo il veicolo a mano" con la frase "a passo d'uomo".

sostituire la parola "velocipedi" con "biciclette";

dopo "piste ciclabili" aggiungere "e corsie ciclabili".

Modificare

1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.

In

1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag.

Nota: Sopprimere la frase "che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono" - il pericolo è solo per il ciclista, l'intralcio è qui basato sulla velocità ed è un criterio di subordinazione del mezzo lento. Valerio Fiab Firenzeinbici 2007

Sopprimere interamente il comma 2.

2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.

Nota: Sopprimere interamente, vedi sopra. Fra l'altro condurre la bici a mano non dà più sicurezza a nessuno. Valerio Fiab Firenzeinbici 2007

In alternativa modificare in:

2. Il ciclista, negli attraversamenti di strade in cui la velocità consentita è superiore a km 30, deve percorrere gli appositi attraversamenti ciclabili o misto-ciclopedonali se esistenti entro il limite di 50 m dal punto di attraversamento; diversamente il ciclista ha l'obbligo di attraversare e/o immettersi in carreggiata con le stesse modalità dei veicoli.

(inserita da proposte modifiche FIAB 1998)

Sopprimere o riformulare

7. 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 evitando improvvisi cambiamenti di direzione.

Nota: il comma è vago e fonte di cavilli ai danni del ciclista. Sopprimere o riformulare. La cautela etc. sono principi generali, validi per tutti i tipi di veicoli. Lo specificarlo per le biciclette infila un concetto di subordinazione. Valerio Fiab Firenzeinbici
2007

Allegati: Proposta di segnaletica per itinerari ciclabili

Allegati: Criteri di progettazione per rallentatori ed altro

Allegati: Criteri di progettazione per rotatorie