

Un Codice della Strada su misura per la bici?

Un Codice della Strada su misura per la bici?

Il 10 e 11 maggio la Giornata della bicicletta organizzata dal Ministero dell'Ambiente; novità in vista per la mobilità sostenibile nel nuovo Codice allo studio del governo

Strade italiane come quelle del nord Europa. Poche auto in lento movimento, pedoni che attraversano sereni i passaggi zebrati e una moltitudine di biciclette che sfrecciano in una fitta rete di piste ciclabili.

Non è il sogno di chi, per scelta o necessità, affronta ogni giorno la pericolosa invadenza delle auto, ma il progetto di mobilità sostenibile che dovrebbe vedere la luce con la riforma del Codice della strada. Ne parla il Sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, prima firmataria della proposta, in occasione della Giornata della bicicletta organizzata dal Ministero dell'Ambiente il 10 e 11 maggio.

Un Codice della Strada su misura per la bici?

Il 10 e 11 maggio la Giornata della bicicletta organizzata dal Ministero dell'Ambiente; novità in vista per la mobilità sostenibile nel nuovo Codice allo studio del governo

DANIELE PERNIGOTTI, da "La Stampa" del 9 maggio 2014

Strade italiane come quelle del nord Europa. Poche auto in lento movimento, pedoni che attraversano sereni i passaggi zebrati e una moltitudine di biciclette che sfrecciano in una fitta rete di piste ciclabili.

Non è il sogno di chi, per scelta o necessità, affronta ogni giorno la pericolosa invadenza delle auto, ma il progetto di mobilità sostenibile che dovrebbe vedere la luce con la riforma del Codice della strada. Ne parla il Sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, prima firmataria della proposta, in occasione della Giornata della bicicletta organizzata dal Ministero dell'Ambiente il 10 e 11 maggio. «Il nuovo Codice è attualmente in discussione alle Commissioni parlamentari e riconoscerà alla bicicletta un ruolo centrale nella mobilità urbana. A Firenze abbiamo scelto di festeggiare l'evento nella giornata di sabato, invece che domenica, proprio per sottolineare come la bici debba essere protagonista della mobilità urbana e non un semplice mezzo di svago».

Si parte dalle parole. Chi cammina e usa la bicicletta non sarà più considerato un utente debole, ma vulnerabile, per evidenziare il legame in termini di sicurezza con i comportamenti altrui. Per questo si prevede di ridurre la velocità delle auto nelle strade urbane dai 50 ai 30 km/h. Un cambiamento in grado di ridurre in caso d'incidente il tasso di mortalità degli utenti vulnerabili dal 70 al 30%. Secondo Valerio Parigi, vice presidente FIAB, «si deve recuperare un ritardo cronico rispetto al resto d'Europa, perché da noi è lo strapotere dell'auto. Negli altri paesi in caso d'incidente l'onere della prova è inversamente proporzionale alle dimensioni del soggetto coinvolto, per tutelare gli utenti vulnerabili. In Italia se un bambino scende dal marciapiede e viene investito da un'auto la colpa del bambino, nel resto della Ue la responsabilità è dell'autista».

«Siamo la pecora nera d'Europa in termini di congestione», continua il rappresentante FIAB, «con una media di 60 auto ogni 100 abitanti, quando Parigi ne conta 25 e Berlino, tra le peggiori città del

continente, arriva a 40”.

Il nuovo Codice della strada dovrebbe rendere più semplice anche la realizzazione delle piste ciclabili, ma su questo fronte è necessario agire con decisione anche a livello amministrativo. “Abbiamo aperto un tavolo tecnico con le parti interessate, proprio con l’obiettivo di trarre insegnamento dalle migliori esperienze sviluppate a livello nazionale”, precisa Velo, “e fare partire in diversi Comuni i progetti ancora bloccati, anche se finanziati, in grado di favorire lo sviluppo delle smart city”. Per Parigi “bisogna intervenire rapidamente per correggere delle assurde distorsioni esistenti in alcuni Comuni che non hanno eguali nella Ue, come l’interruzione delle piste ciclabili davanti ai passi carrai o il divieto di pedalare liberamente nei sensi unici cittadini”.

Si spinge più in là Stefano Bonazzoli, presidente dell’associazione Propulsione umana, dedita alla promozione delle curiose bici in cui si pedala quasi da sdraiati. “Stiamo lanciando un velocipede carenato con la pedalata assistita che potrebbe cambiare in modo significativo la mobilità urbana. Già la bici reclinata sfrutta meglio la potenza delle gambe. Ad esempio, con una potenza di 250 W si possono tranquillamente superare i 40 km/h, rispetto ai 35 km/h sviluppabili dallo stesso ciclista con una bici da corsa. Aggiungendo la carenatura al mezzo si migliora l’aerodinamicità del mezzo e, quindi, l’efficienza della pedalata. Si possono così raggiungere addirittura i 70 km/h, per non parlare del record assoluto stabilito negli USA di 130 km/h, con una comodità neanche immaginabile per chi è abituato alle normali biciclette.” Bonazzoli ritiene che i nuovi velocipedi carenati siano la soluzione più semplice ed economica per il trasporto sostenibile di singole persone dotate di un modesto bagaglio. “L’obiettivo è di creare delle soluzioni personalizzate in logica modulare sulle singole esigenze, con un costo orientativo di 7.000 euro e un’autonomia di circa 70 km”.

Nel frattempo continuano a registrarsi segnali incoraggianti sulla crescita della mobilità ciclistica. “Mentre le federazioni del ciclismo sportivo perdono associati, anche a causa degli scandali legati al doping, negli ultimi 3-4 anni noi”, continua Parigi,”stiamo crescendo ad un tasso di circa il 10% annuo e ciò è sicuramente legato anche alla crescente diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto. Per contro il sistema ferroviario mostra sia nelle strutture e sia nei mezzi uno sconcertante disinteresse verso il trasporto ciclistico”.

Il nuovo Codice della strada punta anche a integrare maggiormente l’utilizzo della bicicletta con quello dei mezzi pubblici, ma quello del trasporto ferroviario resta un nodo difficile da affrontare in cui “regna l’incertezza per i treni regionali e sulla lunga percorrenza siamo costretti a fare affidamento ai soli vettori svizzeri e tedeschi che operano nel territorio nazionale.”

Importanti passi avanti potrebbe essere fatti anche con semplici azioni di scarso impatto economico, come attrezzare i sottopassaggi ferroviari di scivoli per le biciclette o comunicare la posizione del vagone per le biciclette, evitando ai ciclisti assurde corse lungo i binari affollati di passeggeri.

“Per fare questo è necessario che al Ministero dei trasporti comprendano come la bicicletta sia non solo un mezzo non inquinante, ma anche un potente strumento per diminuire la congestione del traffico”, ribadisce il vice presidente della FIAB, “e sarebbe auspicabile l’anno prossimo vederlo, a fianco del Ministero dell’ambiente, quale soggetto attivo della Giornata della bicicletta”.