



Entriamo nei dettagli della questione
con l'avvocato Federico Balconi



Corsie ciclabili: sì o no?

TESTO FEDERICO BALCONI FOTO DEPOSITPHOTOS

**Il nuovo codice della strada fa passi da gambero
per quanto riguarda le norme a tutela dei ciclisti.
Cosa cambia e perché, se così fosse, sarebbe inaccettabile**

START Alla fine della scorsa estate il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha annunciato l'introduzione di nuove norme nel codice della strada, che a suo parere dovrebbero tutelare maggiormente la sicurezza stradale. Al momento in cui questo numero di *Triathlete* va in stampa, non sono ancora state approvate. Ma poco importa. Ciò che invece ci preme è soffermarci su una delle novità inserite in questo disegno di legge: l'eliminazione delle corsie ciclabili.

Una precisazione

In realtà la riforma contenente l'eliminazione delle corsie ciclabili, del sorpasso cautelare del ciclista e della casa avanzata è al vaglio del Parlamento fin dal febbraio 2024 e con l'approvazione del Senato si completerebbe semplicemente l'iter legislativo. Rimaniamo in attesa. Il sorpasso del ciclista vale un capitolo a parte, mentre le due misure su corsie ciclabili e casa avanzata avevano lo scopo di proteggere i ciclisti dal traffico veicolare, garantendo loro precedenza e zone invalicabili dagli automobilisti.

Quello che è e quello che sarà

Introdotte con il decreto legge n. 34/2020, al fine di tutelare, un minimo, i ciclisti e incentivare la mobilità sostenibile, le cosiddette corsie ciclabili potrebbero quindi scomparire dal nuovo codice della strada.

La corsia ciclabile, oggi in vigore, è definita all'art. 3-12 bis del codice della strada: *parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede*.

Leggendo bene, di certo non costituisce la massima sicurezza per i ciclisti, poiché le automobili possono impegnarla, seppur per brevi tratti, secondo le dimensioni della carreggiata e se delimitata da strisce discontinue. La norma *in itinere*, come riformata nel nuovo codice, lascerebbe ancor più agio agli automobilisti, liberi di impegnare le corsie ciclabili, e promiscuità (questo è il termine utilizzato nel nuovo articolo), così da perdere ogni scopo di protezione riguardo ai ciclisti, non più privilegiati e protetti ma semplicemente "agevolati".

A differenza della pista ciclabile, che attribuisce a chi pedala l'uso esclusivo, la corsia ciclabile ante riforma poteva essere occupata solo in determinati casi, quando vi fossero fermate di trasporto pubblico o per consentire soste o fermate nei casi vi fosse sosta laterale veicolare. L'invasione delle auto, comunque, era prevista solo per brevi tratti e per un tempo limitato e, in ogni caso, concedendo sempre e comunque la precedenza al ciclista.

Una condivisione pericolosa

La loro utilità, specialmente nelle città, era fuori discussione poiché costringeva gli automobilisti a prestare più rispetto e attenzione verso i ciclisti, specie se con linea continua, ed era rafforzata dall'art. 145-4 ter del codice della strada: *lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili*. Ciò garantiva al ciclista, in caso di incidente, la ragione esclusiva.

UN INQUIETANTE PASSO INDIETRO

Le norme non sono ancora in vigore, ma la proposta di modifica ha fornito risultati allarmanti e i dati ISTAT fanno emergere una situazione che stona con le annunciate finalità di incentivo all'utilizzo delle due ruote o altri mezzi alternativi.

In sintesi, le nuove norme toglieranno ai ciclisti distanze di sicurezza in fase di sorpasso, corsie ciclabili, case avanzate e zone 30 con strade che saranno in senso opposto alle finalità dichiarate. Una situazione, a dir poco, preoccupante. Passi indietro ma, aspetto ancora più grave, disallineati con le direttive europee e che vanno in direzione opposta a quella presa dagli altri paesi d'Europa proiettati alla mobilità sostenibile, alla difesa dell'uomo, della sua salute, della natura e dello sport.



Con la nuova normativa, al momento al vaglio del Senato, con i suoi 770 emendamenti, tornerebbe una strada da condividere in modo promiscuo con tutti gli altri veicoli: ricomincerà a essere occupata senza limite e per tutta la sua larghezza dalle automobili, con i ciclisti relegati al margine destro senza alcun segnale di tutela.

Ma perché?

Non è chiaro perché assessori e sindaci si stiano confrontando sul punto, se le corsie ciclabili verranno o meno cancellate anche materialmente dall'asfalto. In

tal caso è facile già ipotizzare uno spreco di denaro (per farle e poi disfarle).

Le motivazioni presentate, ben poco convincenti e smentite dai fatti, imputavano alle strisce delimitanti le corsie ciclabili di essere motivo di confusione e restringimenti delle carreggiate, con aumento di incidenti. Peccato che tutto ciò strida non solo con il buon senso ma anche dati alla mano. Gli incidenti sono infatti da imputarsi a ben altre ragioni: prima fra tutte la velocità, associata a manovre scellerate degli automobilisti, poi l'aumento di automobili e del traffico e ancora la crescente conflittualità sulle strade, con assenza di controlli.

In questo contesto verrebbero eliminate 80 km di corsie solo a Milano, restituendo spazi duramente conquistati dai ciclisti agli automobilisti, che potranno proseguire a regnare sulle strade, percependo e rispettando il ciclista sempre meno, considerandolo sempre più un intralcio non legittimato a stare sulla strada.

La sorte della "casa avanzata"

Rimane invariato l'art. 182-9, che obbliga i ciclisti a transitare sulle piste ciclabili quando esistono.

Viene invece abrogata la "casa avanzata"; anch'essa introdotta nel 2020, a dire il vero ben poco concretizzata o conosciuta. In pratica, indica una zona da realizzare nelle intersezioni semaforiche, lungo le strade con velocità consentita inferiore a 50 km/h e posta a una distanza di 3 metri dalla linea di arresto prevista per gli altri veicoli. Avrebbe dovuto prevedere una posizione che permettesse l'arresto e la ripartenza in sicurezza, rimanendo pienamente visibili agli altri veicoli. **STOP**

PER SAPERNE DI PIÙ

L'avvocato Federico Balconi, titolare dello Studio Legale Balconi, ha fondato nel 2017 Zerosbatti, la prima associazione in Europa nata per la difesa delle due ruote (scopri di più su: www.zerosbatti.it). Per domande e dubbi in materia puoi scrivere a info@zerosbatti.it. Potrai leggere la risposta sul sito triathlete.it. I quesiti più interessanti, inoltre, saranno sviluppati in articoli, che troverai sui prossimi numeri di *Triathlete*.