

SICUREZZA DEI CICLISTI:PARTIAMO DALLA CORSIA DI RISPETTO SULLE STRADE

LETTERA APERTA

Preg.to

MAURO ANTONELLI

Responsabile Segreteria Tecnica del Ministro Infrastrutture e Trasporti

Preg.to

MAURO ALESSANDRI

Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità Regione Lazio

Preg.to

PIETRO CALABRESE

Assessore della Città in Movimento del Comune di Roma

Signori responsabili della Mobilita' Italiana,della Regione Lazio e del Comune di Roma,questa settimana ben tre ciclisti professionisti sono stati INVESTITI sulle strade aperte al traffico.Vi assicuro che Alessandro De Marchi,Letizia Paternoster e Vittoria Bussi pedalavano nel rispetto delle leggi.

Sempre piu' si fa' evidente la difficolta' di convivenza tra ciclisti e motorizzati.

La diversa natura di questi mezzi,i motorizzati ,piu' pesanti e veloci,spiegano la mia deduzione.Se poi ci si mette la distrazione e la guida spesso alterata di chi li guida si comprendono i 254 ciclisti morti ed i 16.413 feriti(Aci Istat 2017).Piu' incidenti in citta',piu' gravi nelle aree metropolitane (Foto 1).Il codice della strada, art.3 comma 53bis,inserisce i ciclisti,insieme ai pedoni e disabili in carrozzella,utenti deboli,meritevoli di una tutela particolare sulla strada.A torto o a ragione sono i piu' fragili,piu' dei pedoni che si avvalgono dei marciapiedi(loro devono temere quando attraversano la strada o come noi,quando non esiste il marciapiede)!

La Sicurezza Ciclistica □ □ □

La migliore sicurezza del ciclista la si ottiene separandolo dalla viabilita' ordinaria.

-In citta' :bike lane classica quando al lato non ci sono auto in sosta(Foto 2),P C interne alle auto in sosta(Foto 3),ciclopedonali sui marciapiedi larghi(Foto 4) e corsie asfaltate nell'interno dei parchi(Foto 5).

-Nelle strade metropolitane e verso le mete turistiche vicino la citta':ciclovia autonoma(foto 6) come la tanto desiderata Roma-Fiumicino lungo il Tevere(Foto 7) o separata con infrastrutture varie ecc.(Foto 8).

Purtroppo,spesso,non si collocano le PC quando si costruiscono le nuove strade o si effettuano i lavori straordinari,vedi Laurentina o Tiburtina, disattendendo cosi' la legge (Le strade di nuova costruzione o oggetto di lavori straordinari devono prevedere la pista ciclabile adiacente-legge 30 4 1992 n.285- art.13/4 bis del codice della strada-legge 366 del 19 8 1998 art.10 comma

1-2).

Per realizzare le piste ciclabili ci vogliono riunioni estenuanti,tanti soldi che mancano sempre per queste opere,si generano conflitti con i comitati di quartiere e tempi biblici per pedalarci sopra.Meglio non parlare della manutenzione,fin troppo disattesa.

La banchina,il margine destro della strada,lo spazio devastato in cui pedalare.□

L'art.143 del Codice della strada intima ai ciclisti di tenersi a destra sulla carreggiata e l'Art.182 comma 1 lo obbliga a procedere uno dietro l'altro(due ,solo in citta' e fuori se si accompagna un minore dei 10 anni) mentre il comma 9 obbliga il ciclista a pedalare nelle piste ciclabili quando ci sono.Tutto giusto se proprio in questi due posti non ci fosse l'inferno!

-Lungo la banchina c'è di tutto:buche,tombini affossati o malmessi,vetro,terra(Foto 9),per non parlare dell'abitudine a trascurarla quando si riasfalta la strada(Foto 10).

-Chi non vorrebbe pedalare tranquilli nelle piste ciclabili?Infatti,quando sono ben lisciate,le usiamo tutti.La verita' è diversa,sono cosi' malmesse da necessitare la mtb(Foto 11) poi sono spezzoni con la conclusione nel nulla o peggio in mezzo alle auto.Manca un'utile rete ciclabile.

Le buone intenzioni cadute nel nulla.

Sempre piu' pressante è l'impegno per la sicurezza stradale del ciclista: gli Orientamenti programmatici Europei 2011/2020,le Campagne informative(prestare attenzione all'apertura improvvisa delle portiere,sorpassare il ciclista a distanza adeguata,usare sempre il casco protettivo),l'Educazione stradale ai bambini,sono tante buone intenzioni,necessarie,poi,nella realta', ancora si pedala in balia dei motorizzati .I giovani ,in assenza degli spazi chiusi al traffico come i ciclodromi(Foto 12) preferiscono dirottarsi verso sport al chiuso o si esibiscono con le minicar.Quanto ai controlli, inutile illudersi,sono sempre scarsi e non capillari,tanto è vero,che certe infrazioni le si vengono a conoscere solo dopo l'incidente.Allora,quale puo' essere il giusto e veloce compromesso per tutelare la salute del ciclista?

LA CORSIA DI RISPETTO DEL CICLISTA (Foto 13)

1. bike lane è un serio “punto di partenza” verso la sicurezza del ciclista soprattutto fuori città perché si facilitano gli altri utenti a riconoscere lo spazio riservato al ciclista sulla strada (Foto 13).

Nell'Europa del nord, dove non è possibile costruire per la ristrettezza della carreggiata la classica ciclovia separata, non si dimentica mai di riconoscere al ciclista **il suo spazio** (è sempre utente della strada) con la corsia disegnata a terra in vari modi (Foto 14-15-16-17).

Il motorizzato può invadere la Bike Lane solo in assenza del ciclista!

In Olanda l'art. 185 del Codice della strada precisa, in tema di responsabilità, che il proprietario o detentore del veicolo è **tenuto a risarcire il danno** quando il ciclista si trova nell'interno della corsia. Ultimamente, sempre nei Paesi Bassi, riconosciuto il pericolo della distrazione come causa frequente di incidenti, delimita esternamente la corsia di rispetto con la “**banda rumorosa**” e “**catarifrangente**” (Foto 18-19).

Quali sono i vantaggi della corsia di rispetto del ciclista? □ □ □ □ □ □ □ □

1 Si colloca su tutte le strade, anche quelle strette 7 metri. Naturalmente, nei pressi della banchina, la carreggiata va' lisciata.

2 Costa pochissimo, solo la riga e la banda rumorosa sulla carreggiata. Di tanto in tanto il logo del ciclista e la segnaletica verticale “Pericolo ciclista”.

3 Non limita il flusso della circolazione perché, tale corsia, in assenza del ciclista, può essere

invasa.

4 la visibilita' delle strisce da parte dei motorizzati migliora indirettamente la protezione del ciclista.

5 Favorisce il collegamento tra i vari percorsi,si realizza la necessaria rete ciclabile.

6 Alcune strade,solitamente quelle a due corsie per ogni senso di marcia,hanno gia' la corsia di sosta (Foto 20).Basta proprio poco per renderla agibile al ciclista,utente debole per eccellenza:la banda rumorosa,vera e propria salvavita,il logo del ciclista di tanto in tanto insieme alla segnaletica verticale"pericolo ciclisti".

In quali strade collocare la "Corsia di rispetto"?□□□□□□□□□□□□

Senza dubbio ,lungo le strade in uscita dalle grandi citta' verso le mete piu' pedalate dai ciclisti .E' sufficiente incontrare le associazioni dei cicloturisti per avere un'idea concreta.

Di seguito,alcuni percorsi nell'area metropolitana di Roma percorsi dai ciclisti :

-Via Aurelia gra-Via Muratella-Fregene-Via del Porto-Focene(P C per Fiumicino).

-Cristoforo Colombo dall'Eur ad Ostia.La corsia, va' collocata nella complanare dove esista,altrimenti si usa la corsia di sosta gia' esistente.

-Litoranea da Ostia(Cristoforo Colombo) a Torvaianica(Villaggio Tognazzi).

-Via Cecchignola-Via Castel di Leva-Santuario Madonna del Divino Amore-breve tratto di via Ardeatina-svolta a sx per Via della Falcognana(Sp 91b)-Appia Nuova.

-Via Appia Nuova-SP 140 –Castel Gandolfo

-Via Archiginnasio(Tor Vergata)-Via E.Fermi-Frascati

-Via Tiburtina gra-Bagni di Tivoli-Villa Adriana-Tivoli.

-Via Tiberina (Labaro)-Fiano.

Signori responsabili della MOBILITA' non rimane che passare ai fatti **INSERENDO LA BIKE LANE IN OGGETTO NEL CODICE DELLA STRADA** per dare finalmente il suo spazio stradale all'utente ciclista.

Questa semplice ed economica infrastruttura eviterà numerosi incidenti grazie alla responsabilizzazione dei motorizzati.

1. Di Pretoro

Ordine nazionale dei giornalisti –Roma- n.164681

Tel 3280608637

Allegate 20 Foto

Roma,24 11 2019