

La sicurezza dei ciclisti nelle modifiche del Codice della Strada introdotte dal DL 76/2020

Premessa

Il DL 76/2020 “Decreto Semplificazioni”, nelle parti in cui modifica il Codice della Strada, introduce una serie di nuovi strumenti destinati a migliorare significativamente comfort e sicurezza della circolazione delle biciclette sulle strade sia urbane che extraurbane.

Si tratta delle ‘corsie ciclabili’, della ‘casa avanzata’ delle biciclette, del ‘doppio senso ciclabile’ e delle ‘strade urbane ciclabili’.

In molte realtà queste novità sono già state positivamente introdotte, ma in altre sono stati avanzati dubbi sulla loro utilità o applicabilità, a causa di una loro pretesa ‘insicurezza’ o insufficiente definizione.

Per questi motivi riteniamo necessario ribadire il significato, la piena e attuale applicabilità e l’utilità delle norme per come sono state volute e scritte dal legislatore, al fine di favorire la diffusione e il corretto uso dei nuovi strumenti.

In Europa la ciclabilità si fa così

Le norme introdotte dal DL 76/20 sulla ciclabilità mettono finalmente a disposizione di decisori e progettisti strumenti da decenni presenti e positivamente utilizzati nel resto d’Europa e nel mondo, oltre che nelle realtà italiane più avanzate.

L’applicazione delle norme non deve attendere i regolamenti attuativi

Con il DL 76/20 il legislatore ha volutamente definito uno strumento semplice, d’immediata applicabilità e piena efficacia.

Le ‘corsie ciclabili’ e le ‘case avanzate’, introdotte e applicate già dal precedente DL 34/2020 “Decreto Rilancio”, sono ora esplicitamente e compiutamente definite e disciplinate nel Codice della Strada, senza alcun rinvio o necessità di ulteriore precisazione.

Anche le ‘corsie per doppio senso ciclabile’ e le ‘strade urbane ciclabili’ sono definite e disciplinate direttamente nel Codice della Strada, con un rinvio a successive indicazioni regolamentari solo per precisare la segnaletica da utilizzare; per il ‘doppio senso ciclabile’, peraltro, già esistono pregresse indicazioni del Ministero dei Trasporti che possono essere riprese per assicurarne un’immediata applicazione.

È invece rimessa in modo integrale alle norme regolamentari l’individuazione delle ‘particolari categorie di velocipedi’ quando non ammesse a circolare sulle piste e corsie ciclabili e le relative modalità di segnalamento.

La norma non definisce standard dimensionali

L’assenza di standard dimensionali rigidi e cogenti conferisce ai nuovi dispositivi le caratteristiche di flessibilità, economicità e facilità d’inserimento che li differenziano dalle piste ciclabili su corsia riservata del DM 557/99, rendendoli uno strumento nuovo e prezioso.

Ai progettisti va dunque il compito di utilizzarli correttamente nei diversi contesti, individuando le regole compositive di volta in volta più adatte.

La corsia ciclabile deve poter ridurre quella autoveicolare sotto i limiti previsti dalla normativa

Il legislatore, con la fattispecie delle 'corsie ciclabili' di uso promiscuo con gli autoveicoli, ha chiaramente introdotto questa possibilità.

Questo vale in particolare per le corsie ciclabili realizzate in senso opposto a quello autoveicolare, proprio perché il DL 76/20 ha espressamente previsto che siano realizzabili *"... indipendentemente dalla larghezza della carreggiata"*.

La corsia ciclabile può essere realizzata anche lungo le strade extraurbane

Il DL 76/20 ha espunto l'aggettivo *"urbane"* (presente invece nel precedente DL 34/20), riferito alle strade in cui sono realizzabili le corsie ciclabili, ampliando la possibilità e la volontà di applicazione di queste ultime anche alle strade extraurbane. Si sottolinea al proposito come l'utilizzo ciclabile sicuro di tratte di tale rete sia indispensabile per la realizzazione dei grandi itinerari cicloturistici promossi nelle sedi nazionali, regionali e provinciali.

La corsia ciclabile deve restare un progetto 'leggero'

La corsia ciclabile nasce allo scopo di migliorare e rendere più sicuro l'assetto esistente della strada -nel quale cioè la bicicletta già convive con il traffico motorizzato- in modo rapido, a basso costo e a impatto minimo o nullo sulla circolazione autoveicolare e sulla sosta.

Queste caratteristiche dei nuovi dispositivi richiedono di rispettarne la natura volutamente 'leggera', sotto gli aspetti sia giuridici nella successiva regolamentazione, che tecnici nelle applicazioni progettuali.

La corsia di uso promiscuo deve essere estesa oltre i 'brevi tratti'

Quando di uso promiscuo, la corsia ciclabile concorre al raggiungimento del modulo minimo di corsia di carreggiata previsto dalla normativa. In tal caso, dice la norma, essa è impegnabile *"... per brevi tratti"* da parte di altri veicoli.

La locuzione *"... per brevi tratti"* si riferisce solo alle modalità d'uso, significa cioè che le corsie ciclabili sono utilizzabili dagli autoveicoli solo per manovre temporanee e occasionali (i.e. per accesso alla sosta, per manovre di svolta, per agevolare l'incrocio con veicoli provenienti in senso opposto), dando la precedenza ai ciclisti che la percorrono; non si riferisce invece al loro disegno, cioè che le corsie ciclabili di uso promiscuo possono riguardare solo tratti limitati.

L'ultimo capoverso dell'art. 12-bis estende la prescrizione della possibilità per gli autoveicoli di valicare la striscia che delimita una corsia affiancata dalla sosta solo *"allo spazio necessario per [...] effettuare la sosta o la fermata"*; essa va ovviamente intesa unicamente per le corsie delimitate con striscia continua, per le quali cioè è previsto l'uso esclusivo.

Le corsie ciclabili pongono il tema della condivisione dello spazio

Le corsie ciclabili non risolvono il problema della sicurezza della circolazione dei ciclisti, ma lo migliorano notevolmente.

Esse piuttosto pongono con maggiore evidenza il tema della condivisione dello spazio pubblico e della conseguente necessità che i comportamenti di tutti i soggetti che utilizzano le strade, a cominciare da quelli dotati di un maggior potenziale vulnerante, cioè gli automobilisti, siano ovunque moderati e prudenti.

Diviene quindi ancora più urgente accompagnare i nuovi dispositivi con un aggiornamento del Codice che consenta finalmente di attrezzare le strade con elementi efficaci e chiaramente normati di moderazione e controllo delle velocità, soprattutto in ambito urbano.

26 Ottobre 2020

Il documento è stato redatto e sottoscritto da:

- Giovanni Cardinali, ingegnere - Centro Studi FIAB Coordinatore Comitato Tecnico Scientifico Bicalia
- Enrico Chiarini, ingegnere libero professionista - responsabile Centro Studi FIAB
- Andrea Colombo, consulente legale esperto in diritto amministrativo
- Raffaele Di Marcello, architetto – Centro Studi FIAB
- Matteo Dondè, architetto – libero professionista
- Alfredo Drufuca, ingegnere - Polinomia srl
- Edoardo Galatola, ingegnere analista di rischio – responsabile sicurezza stradale FIAB
- Paolo Gandolfi, architetto – Comune di Reggio Emilia
- Massimo Gaspardo Moro, Centro Studi e consigliere nazionale FIAB
- Patrizia Malgieri, architetto esperta di mobilità urbana
- Alberto Marescotti, architetto - Comune di Padova
- Valerio Montieri, architetto – Centro Studi FIAB
- Marco Passigato, ingegnere – Università di Verona, Centro Studi Gallimbeni FIAB
- Francesco Seneci, ingegnere - direttore tecnico Netmobility srl, membro direttivo CIAB Club Imprese Amiche delle Biciclette

Aderisce la Fondazione Michele Scarponi Onlus