



l'Unità

domenica

CODICE DELLA STRADA TRENTA GIORNI DOPO



L'art. 109 del codice prescrive che quando l'illuminazione pubblica è sufficiente l'automobilista deve accendere solo le luci di posizione, quando è insufficiente può usare i proiettori a luce anabbagliante. Nel centro abitato non si devono usare gli abbaglianti, da adoperarsi solo quando manca l'illuminazione e si superano i 40 chilometri orari. E' esposto che anche nei centri abitati dove l'illuminazione pubblica è insufficiente a parere dell'automobilista, i vigili abbiano elevato contravvenzione per l'uso degli anabbaglianti. Che cosa si deve intendere dunque per «illuminazione insufficiente»?

E' trascorso un mese dall'entrata in vigore del nuovo codice della strada e gli organismi preposti alla sua applicazione hanno tratto un primo bilancio. Bilancio positivo o negativo? Ovviamente l'esperienza di un solo mese non può costituire una indicazione generale. Troppi elementi inficiano la validità delle statistiche elaborate dagli organi competenti. In primo luogo il limite di 30 giorni di applicazione di una serie di norme, in parte nuove, che disciplinano alcuni aspetti della circolazione stradale (come l'imposizione dei limiti di velocità) che finora non erano stati soggetti a limitazioni di sorta, e troppo breve. Inoltre bisogna tener presente che la segnaletica orizzontale e verticale, questo alfabetto indispensabile all'utente della strada, è ancora quella di prima, non avendo gli enti proprietari delle strade, soprattutto i comuni e le Province, provveduto ad aggiornarla. E' vero che il regolamento del nuovo codice prevede un anno di tempo per l'aggiornamento della segnaletica. Tuttavia l'entrata in vigore della nuova legge ha abolito automaticamente i regolamenti comunali sulla circolazione, e di conseguenza tutti i divieti e le prescrizioni che si richiamano a quei regolamenti. L'aver finora mantenuto inalterata la segnaletica abolita (un esempio è dato dal divieto di sosta venti metri prima e dieci dopo la fermata

Disposizioni e atteggiamenti contraddittori

Infine il primo mese di applicazione della nuova legge della strada è stato contrassegnato da un altro elemento che ne diminuisce il valore di raffronto: il fatto che gli agenti della polizia stradale, i carabinieri e i vigili urbani, in parte per una non sufficiente conoscenza delle norme del codice, in parte per la contraddittorietà degli ordini ricevuti, in parte per il guazzabuglio generato dal mancato aggiornamento della segnaletica, hanno assunto in casi uguali atteggiamenti contrastanti, come nel caso-limite di un autotreno con rimorchio fermato alle tre di notte del 17 luglio scorso in piazza Venezia a Roma da due vigili urbani motociclisti.

L'autotreno era partito due giorni prima da Padova con la targa provvisoria (quella di carta, che permette di viaggiare solo dall'al-

ba al tramonto e nei limiti della cerchia urbana), già abbondantemente scaduta. L'autotreno aveva attraversato indenne città e paesi, godendo di quella particolare fortuna derivata dalle perplessità non ancora superate della pattuglia stradale. E quando i vigili urbani hanno posto mano al verbale, il camionista si è risentito: «Ma come, nessuno m'ha detto niente finora e adesso che sono giunto a destinazione, proprio voi mi venite a rompere l'anima!».

Tuttavia, pur tenendo conto di questi elementi negativi, che le autorità imputano alla fase di transizione dalle vecchie alle nuove norme, gli organismi competenti appaiono concordi nel dichiarare confortante il bilancio del mese di luglio. Intendiamo nel calcolo di questi organismi non entrano affatto le condizioni reali del traffico e delle strade in Italia. Analogamente al codice, esso si limita a considerare il fattore uomo, trascurando le altre due componenti del traffico, la macchina e la strada. Gli organismi e gli Enti che, per un verso o per l'altro, sono coinvolti nell'operazione codice della strada (polizia stradale, comuni, ispettori della motorizzazione, ANAS, Automobili Club ecc.) quando parlano di bilancio confortante si riferiscono esclusivamente

si di quest'anno durante i quali si sono avuti 1473 morti.

L'inasprimento delle pene previste per chi infrange le regole della circolazione stradale, la massiccia propaganda che ha accompagnato la nascita del nuovo codice, hanno reso più cauti automobilisti e motociclisti. La diminuzione del numero degli incidenti che sarebbe avvenuta secondo le statistiche che abbiamo potuto ottenere, significa che dall'entrata in vigore del nuovo codice, il traffico sulle strade italiane che ha fama di essere il più caotico ed impulsivo di tutta l'Europa, si è svolto in maniera più ordinata. Comunque queste statistiche non dicono se ciò è dovuto allo « choc » provocato nell'utente della strada dall'entrata in vigore della nuova legge, cioè ad una particolare e contingente condizione psicologica, oppure ad una conquista permanente. Bisognerà attendere molti mesi prima di trarre un bilancio reale, che non lasci dubbi.

I dati forniti dalle statistiche

Comunque le statistiche sono queste. Lo scorso anno, dal primo al 15 luglio sono avvenuti in Italia



Il vecchio ed il nuovo: l'automobilista a sinistra della fotografia ha seguito la volta secondo il vecchio regolamento ora abolito. L'altro invece ha manovrato secondo il nuovo codice. In una strada congestionata il fatto di praticare indifferentemente i due sistemi crea situazioni insicure e pericolose. La faccenda delle colonnine ha costituito il maggior punto di attrito fra il Comune di Roma ed il ministero dei Lavori pubblici.

alle oscillazioni delle statistiche sugli incidenti, sul numero delle contravvenzioni e sulla gravità delle infrazioni colpite. Anche per il comando dei vigili urbani di Roma, ad esempio, il bilancio è confortante, perché l'imposizione del limite di velocità ha portato ad una diminuzione degli incidenti mortali o gravi. Non si tiene conto, in queste statistiche, del fatto che il traffico si sta facendo sempre più caotico a causa della crescente inadeguatezza delle strade cittadine, della mancanza di misure urbanistiche che convogliano in altre direzioni le correnti di traffico che ora gravano quasi esclusivamente sul centro.

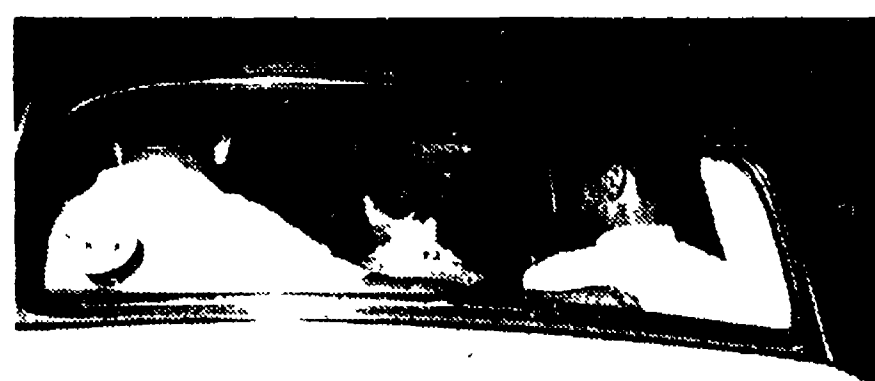
In leggera diminuzione gli incidenti stradali

Lo stesso discorso vale sul piano nazionale. Abbiamo sottocchio alcuni dati statistici aggiornati fino al 15 luglio di quest'anno, oltre ad un raffronto fra gli incidenti avvenuti nelle quattro domeniche del luglio scorso con quelle delle domeniche del luglio dell'anno passato, dai quali si rileva che il numero degli incidenti, dei morti e dei feriti, ha segnato un regresso, interrompendo una tendenza all'aumento che si era andata accentuando anche nei primi tre me-

si di quest'anno durante i quali si sono avuti 1473 morti. L'inasprimento delle pene previste per chi infrange le regole della circolazione stradale, la massiccia propaganda che ha accompagnato la nascita del nuovo codice, hanno reso più cauti automobilisti e motociclisti. La diminuzione del numero degli incidenti che sarebbe avvenuta secondo le statistiche che abbiamo potuto ottenere, significa che dall'entrata in vigore del nuovo codice, il traffico sulle strade italiane che ha fama di essere il più caotico ed impulsivo di tutta l'Europa, si è svolto in maniera più ordinata. Comunque queste statistiche non dicono se ciò è dovuto allo « choc » provocato nell'utente della strada dall'entrata in vigore della nuova legge, cioè ad una particolare e contingente condizione psicologica, oppure ad una conquista permanente. Bisognerà attendere molti mesi prima di trarre un bilancio reale, che non lasci dubbi.

Dal primo al quindicesimo luglio di quest'anno le agghiaccianti cifre di questa cruentissima guerra che si svolge ogni ora, ogni giorno, sono diminuite. Gli incidenti sono scesi complessivamente a 2854; i morti a 125, i feriti a 2358, sebbene gli autoveicoli in circolazione siano aumentati del 16 per cento rispetto allo scorso anno (solo in questi primi sei mesi del 1959 sono state immatricolate 79.540 automobili nuove, senza contare i veicoli industriali, i furgoni e le motociclette) e l'indice di mobilità (il rapporto cioè tra il numero degli autoveicoli e i chilometri percorsi) sia anch'esso aumentato del 4 per cento.

La diminuzione degli incidenti viene confermata anche dall'esame



In due o in tre su un sedile della « 1100 »? E' una questione controversa, che una recente circolare del ministero dei Lavori pubblici ha inteso chiarire, affermando che sul sedile anteriore della « 1100 », come della « 600 », della « Appla », della « Giulietta » non possono prendere posto più di due persone, in base alla lunghezza del sedile. E sul sedile posteriore? Dovrebbe essere pacifico che possono prendervi posto più di due persone, non essendo queste di impaccio alcuno al conducente. Ma tra vigili e viaggiatori è sorta già qualche contestazione.

delle statistiche delle quattro domeniche di luglio, giorni in cui il traffico motorizzato manifesta tutta la sua potenza e pericolosità. Nelle quattro domeniche di luglio del 1958 sono avvenuti 1070 incidenti, con 68 morti e 1132 feriti. Nelle quattro domeniche di luglio di quest'anno, compresa dunque anche l'ultima, il numero degli incidenti è diminuito leggermente passando a 1042, i morti sono stati 54 ed i feriti 939.

Le principali infrazioni riscontrate fino a oggi

Le infrazioni più frequenti commesse dagli utenti riguardano logicamente le norme di comportamento. Difatti più rare si sono fatte le contravvenzioni per mancanza di patente o perché il mezzo meccanico è privo dei dispositivi richiesti. La quasi totalità delle contravvenzioni elevate nello scorso mese di luglio riguardano i sorpassi, la velocità, e la inosservanza della segnaletica stradale.

Nelle grandi città l'infrazione più comune si riferisce alla mano da tenere, che è, come tutti sanno, la destra. Tutti lo sanno, la norma era contemplata anche dal vecchio co-

dice della strada del 1933, eppure, la maggioranza degli automobilisti e dei motociclisti, prova quasi un senso di beatitudine quando riesce ad occupare la parte sinistra della propria carreggiata.

Questo atteggiamento è così spiegato dagli « psicologi del traffico ». L'uomo motorizzato, se è spavaldo, sicuro di sé, avverte nell'articolo 104 del codice che impone ai veicoli di « circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima anche quando la strada è libera », una limitazione della propria volontà. Egli vuole invece porsi in grado di sorpassare chiunque e ovunque. Perciò circolando sulla sinistra della carreggiata, pensa di trovarsi nella migliore condizione per effettuare i sorpassi « d'infila ». Gli automobilisti timidi, che preferiscono non effettuare sorpassi dal canto loro, scelgono il centro della strada perché, data la generale insicurezza con cui si svolge il traffico, essi guidano con la sensazione sempre presente del pericolo costituito dalla improvvisa uscita di un automezzo dalle strade laterali. Perciò si tengono lontani anch'essi dal margine destro della strada. La conseguenza di questi atteggiamenti è quella di congestionare il traffico nel cen-

tro delle sezioni stradali, creando le condizioni per i sorpassi pericolosi.

L'articolo 104 è stato anche il più discusso, per via della ormai famosa svolta a sinistra, che il comune di Roma voleva avvenisse dopo aver superato le colonnine, mentre il codice stabilisce che deve avvenire prima del centro della strada. Alla fine la Giunta capitolina è stata messa a tacere da due circolari del ministero dei Lavori Pubblici. E' di ieri una ennesima circolare che propone addirittura l'abolizione delle colonnine.

Quale sarà il futuro delle nostre strade?

Le altre infrazioni che si sono presentate con frequenza riguardano i sorpassi e la velocità. « I conducenti non devono gareggiare in velocità », sta scritto nel codice della strada. Un slogan lanciato tempo fa da una rivista specializzata diceva: « Ricordati di circolare, non di correre ». Purtroppo non ha avuto molta fortuna.

Il codice della strada prevede pene pecuniarie fino a cinquantamila lire per chi supera i limiti di velocità nei tratti abitati, o corre troppo « nei tratti di strada a visuale non libera ed in curva, in prossimità delle scuole, nei crocevia o delle biforcazioni, nelle forti discese, nelle ore notturne, nei casi di nebbia, di foschia o di polvere, nei passaggi stretti ed ingombrati, o nei tratti di strada fiancheggiati da case ». Pur contemplando varie possibilità, esso non prevede per tutti i casi contemplati il limite di velocità, il quale dovrà essere stabilito dall'ente proprietario della strada, salvo nei centri abitati dove il limite è fissato in 50 chilometri. Sta di fatto che a Roma gli incidenti mortali di luglio sono avvenuti di notte e per eccesso di velocità.

Che cosa ci riserverà il futuro? Il fiume di sangue che scorre ogni giorno sulle nostre strade potrà essere arrestato? La circolazione stradale potrà assumere un ritmo ordinato, essere cioè un fattore di progresso, un indice di civiltà? Sono domande alle quali il codice della strada, così come è stato concepito e realizzato, non può rispondere, dato che una reale riforma può aversi solo se investe radicalmente la struttura inadeguata delle nostre strade, per renderla adatta a contenere lo sviluppo della motorizzazione. Accanto alle statistiche angosciose dei morti e dei feriti, ve ne sono altre, che dimostrano come ogni anno miliardi e miliardi vengono buttati al vento, soprattutto nelle grandi città, a causa delle sempre più ridotte velocità commerciali. Nel centro di Roma la velocità media nelle ore di punta non supera mai i 10-12 chilometri orari. Una recente indagine dell'Ispettorato della motorizzazione ha portato alla sconcertante scoperta di centinaia e centinaia di strade che sono inadatte a sopportare il peso della circolazione che vi si svolge. Le autostrade esistenti in Italia non raggiungono i mille chilometri di sviluppo.

Anche in questo campo il nostro Paese dimostra di essere in un pauroso ritardo ed appare perciò perlomeno ingenuo pensare di risolvere un così complesso fenomeno solo con la disciplina del traffico e la repressione delle infrazioni. Se a questo non si aggiungeranno massicci investimenti per la rete stradale, continueremo a circolare con la sensazione del pericolo che ci può ghermire ad ogni giro di ruota.

GIANFRANCO BIANCHI



Altro esempio della straripante segnaletica orizzontale del Comune di Roma: i famosi « cappelloni » sui quali molti motociclisti hanno perso le ruote. Essi dovranno essere aboliti completamente. E' auspicabile che per l'occasione si giunga all'adozione di una segnaletica uniforme, e non legata all'estro e al gusto, spesso disordinati, dei funzionari comunali.



Ogni fermata d'autobus, secondo il vecchio regolamento, comportava 30 metri di divieto di sosta. Troppi anche per un filobus, ed il nuovo codice della strada li ha aboliti. Tuttavia il problema della fermata degli autobus esiste. Come si deve comportare l'utente quando si trova di fronte alle fermate dei mezzi pubblici di trasporto? Fino a quale punto è proibita la sosta?