



E se il codice della strada imparasse dalle regole in mare?

E' quello che è accaduto in UK con l'introduzione nel codice della strada delle gerarchie fra veicoli, privilegiando i più vulnerabili

N

on c'è dubbio che l'uomo vada per mare da molto più tempo rispetto ad andare per strada con auto e moto. Forse è per questo che anche le regole marittime sono assai più consolidate e condivise rispetto a quelle della strada. Inoltre in mare, da sempre, lo spirito che ha animato le regole fra imbarcazioni è sempre stato quello della sicurezza della navigazione.

In mare da sempre esiste una chiara gerarchia nella precedenza dei veicoli, basata sulla capacità di manovra, per cui per essere semplici le imbarcazioni a vela hanno sempre la precedenza sulle imbarcazioni a motore. I più forti devono cedere spazio ai più deboli. E' un bel principio che, se applicato sulla strada, stravolgerebbe le attuali regole. Infatti il nostro codice della strada, come quello di altri paesi, è nato con in testa l'obiettivo principale: quello di diffondere l'uso dell'auto e per garantire la fluidità di circolazione.

In fondo lo dice l'articolo 140 che inizia la parte relativa alle norme di comportamento del codice della strada e che al primo comma indica: "gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale". Per i codici della strada viene prima il non essere di intralcio alla fluidità e poi salvarsi la vita. Il contrario delle regole del mare.

Ma dal 29 gennaio scorso nel Regno Unito le cose sono cambiate e per la prima volta sono state introdotte delle regole che stravolgono il principio della "fluidità del traffico" e del "dominio dell'auto" e si spostano verso la protezione di chi è più debole sulla strada, in particolare ciclisti e pedoni. Il codice della strada inglese introduce per la prima volta il principio **della gerarchia dei veicoli**: quelli più pericolosi (camion, pullman, van, auto moto) hanno maggiori responsabilità e doveri rispetto agli utenti più deboli (ciclisti, pedoni e i poco presenti da noi cavalieri a cavallo).

Riporto la regola H1 nella sua interezza, nel testo originale

E' importante che tutti gli utenti della strada conoscano il codice della strada e che siano rispettosi degli altri utenti della strada e capiscano la propria responsabilità per la sicurezza degli altri. Tutti soffrono quando c'è uno scontro stradale sia che siano feriti oppure no. Ma quelli che guidano i veicoli che possono causare il danno maggiore in un evento di collisione hanno la più alta responsabilità di fare attenzione e ridurre il pericolo che possono portare agli altri. Questo principio si applica in maniera ancora più forte ai guidatori di camion, pullman, van, minibus, auto, taxi e motocicli [...]

Su questo principio si basano poi diverse modifiche che regolano la precedenza e la condotta che favoriscono chiaramente pedoni e ciclisti. Riassumiamo di seguito le principali e per la lista completa dei cambiamenti vi rimandiamo al seguente link del governo del Regno Unito.

<https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022>



Pedoni che attraversano agli incroci:

Quando i pedoni attraversano o stanno per attraversare ad un incrocio, hanno sempre la precedenza su tutto l'altro traffico.



Posizione del ciclista sulla strada

I ciclisti devono guidare nel centro della corsia nelle strade extraurbane a bassa percorrenza, quando il traffico è lento e quando si avvicinano a incroci o strade che si restringono.

Devono mantenersi almeno a mezzo metro di distanza dal marciapiede o banchina quando viaggiano su strade trafficate con veicoli che si muovono più veloci di loro.

Per i ciclisti che viaggiano in gruppo, possono andare uno accanto all'altro, anzi è più sicuro se lo fanno, particolarmente se sono in gruppo o se accompagnano bambini o ciclisti inesperti.

I ciclisti devono essere consapevoli dei veicoli che sono dietro di loro e quando possibile facilitare il sorpasso.



Sorpassare un ciclista o cavaliere lento

Un mezzo a motore può superare la linea continua di mezz'ora se necessario (assumendo che la strada sia libera e non provengano veicoli in senso contrario) per sorpassare ciclisti o cavalieri se questi stanno procedendo a una velocità minore di 18 km/h

Occorre **superarli lasciando uno spazio di almeno 1 metro e mezzo** se procediamo a velocità minori di 50 km/h, altrimenti uno spazio maggiore

Nel caso si debba superare un pedone in una strada senza marciapiede, i mezzi meccanici devono lasciare fra loro e il pedone almeno 2 metri.

Se non è possibile avere questi spazi o non è sicuro il sorpasso aspettare dietro di loro e non sorpassare.



Ciclisti sulle rotonde

I mezzi a motore devono dare la precedenza ai ciclisti sulla rotonda e in particolare: non cercare di superarli e permettere loro di svoltare in uscita sul percorso da loro desiderato. I mezzi a motore devono usare molta attenzione quando entrano in una rotonda per essere sicuri di non tagliare la strada ai ciclisti che la percorrono.



Uscita dal veicolo parcheggiato

Il nuovo codice raccomanda massima attenzione quando si esce dal veicolo parcheggiato per non urtare ciclisti e pedoni e in particolare di usare la tecnica nota come 'Dutch Reach'. Quando si apre lo sportello dell'auto per uscire farlo con la mano opposta al lato della porta dalla quale si vuole uscire (esempio per il guidatore aprire con la mano destra). In questo modo si gira la testa verso la direzione di un potenziale ciclista che passa e si diminuiscono le probabilità di creare un pericolo per un veicolo a due ruote



Le modifiche alle norme sono molte di più di quelle sopra elencate, tutte basate sul principio che **la priorità deve essere nella sicurezza dei più deboli.**

In definitiva, come si diceva all'inizio, non si tratta di niente di nuovo, è quello che viene fatto in mare da tanti anni: si cerca di garantire la sicurezza di tutti dando la priorità a quella dei più vulnerabili. In fondo se il mare aperto rappresenta le nostre autostrade, le città rappresentano i nostri porti. Provate ad entrare in un porto a 27 nodi (50 km/h) e vedere cosa vi succede (le velocità massime consentite, se mi ricordo bene, sono di 6 nodi). E noi ancora ci lamentiamo delle zone 30 km/h!!

Fortunatamente all'orizzonte ci sono dei venti di cambiamento che piano piano arriveranno anche da noi a ricordarci che la strada è come il mare: è di tutti!!

***Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus
Sottotenente di Vascello in congedo del Corpo delle Capitanerie di Porto**

Foto tratte dal sito del governo UK www.gov.uk