

□ la Repubblica
martedì 23 febbraio 1993

ROMA - Ci sono voluti 26 anni di lavoro per riformare il codice della strada. Dopo appena due mesi di vita, dominati da polemiche e divergenze di interpretazione, è già pronta una nuova commissione interministeriale, incaricata di «correggere o integrare».

Il nuovo organismo, destinato ad inserirsi nel filone storico delle commissioni sul codice della strada (il primo organismo per la revisione fu istituito nel 1966) non si occuperà di semplici «rettifiche» o «errata-corrige», già emendate nella Gazzetta ufficiale (ne sono state pubblicate oltre 25), ma avrà il compito di scoprire incongruenze o errori del testo.

Invece i tecnici del ministero del Lavoro stanno, proprio in queste ore, lavorando

Dovrà eliminare le «incongruenze» Nuovo codice strada Ecco la commissione che dovrà riformarlo

per mettere a punto il testo del decreto del Presidente della Repubblica, con il quale modificare gli articoli 26, 27 e 28 del regolamento di esecuzione e di attuazione, che stabiliscono le distanze dal confine stradale «da rispettare nella costruzione, ricostruzione o ampliamento dei manufatti o muri

di cinta». Le norme, come fatto rilevare in questi giorni dai comuni, contrastano con la normativa urbanistica, fissando limitazioni e distanze che, se rispettate, avrebbero reso indispensabili profonde modifiche dei piani regolatori. Il testo sul quale si sta lavorando che, prima di diventare decreto del Presidente della Repubblica, subirà la stessa trafila del regolamento (parere del Consiglio di Stato, Consiglio dei Ministri e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale), modificherà le distanze per le strade classificate nelle categorie «e» ed «f» (strade di quartiere e locali). Attualmente il regolamento prevede che per costruire, ricostruire o ampliare manufatti o muri di cinta di qualsiasi tipo occorra rispettare una distanza, dalle strade in questione, di 10 metri.



PORTABICICLETTE: A CHI SCRIVERE

ESTINTORI A BORDO



Il rogo sotto
la galleria
Rivarolo
sulla Genova
Milano

Genova, carambola di auto in galleria e poi le fiamme: si sono salvati tutti Trappola di fuoco sull'autostrada

GENOVA (a.p.) - Una lunghissima, disperata frenata, lo scarto improvviso sulla corsia di sorpasso, poi l'impatto. Un camion carico di sacchi di calce centra in pieno un «Ducato» che trasporta una mezza dozzina di carabinieri sommozzatori, la carambola coinvolge una decina di mezzi. Davanti al furgoncino un pullman con venticinque bambini francesi in gita

scolastica.

Sono circa le sedici. Pochi istanti e la galleria «Rivarolo seconda», sul raccordo tra l'autostrada Genova-Livorno e la Genova-Milano, si trasforma in una trappola di fuoco. Le fiamme avvolgono per primo il furgoncino dei carabinieri, poi iniziano a lambire il pullman. Gli insegnanti non perdono un istante: tutti fuori. L'evacuazione è completata poco prima che le volte vengano scosse dalla prima esplosione. Ne seguiranno due, tre, violentissime. I serbatoi saltano in sequenza, improponibile l'intervento dei vigili del fuoco. Un attimo e il pullman finisce incenerito. Un'ora più tardi, dopo un inquietante alternarsi di notizie e smentite, sarà possibile il primo bilancio. Miracoloso: quat-

tro feriti lievi, il conducente del camion che ha provocato l'incidente e tre carabinieri. Ma prima l'intera città vivrà minuti di terrore. Il pronto soccorso del San Martino e di tutti gli ospedali vicini verrà messo in preallarme, tutti i medici richiamati, prefettura e protezione civile predisporranno un piano d'intervento che resterà soltanto teorico.

□ la Repubblica
giovedì 1 aprile 1993

PAGINA 21

Firma il decreto per le aree urbane: arrivano 50 miliardi di finanziamenti per incentivare il "traffico pulito"

ROMA - Anche le biciclette hanno limiti di velocità. E le multe sono salite: 100 mila lire per chi supera quelli imposti dalla regolatoria e per chi viaggia a più di 10 chilometri orari quando si trovano in zone «pericolose» pedonali. Sanzioni pesanti anche per la mancata dotazione di «regolatori acustici» che dovranno essere di tipo omologato, e per le luci. In compenso, però, presso i ciclisti dovrebbero poter avere più servizi e loro nelle grandi città.

Attorno, infatti, i finanziamenti destinati al traffico «pulito», cioè alla realizzazione di appositi itinerari per andare a piedi o in bici nelle aree cittadine. Il ministro per i problemi delle Aree urbane, Carmelo Conte, ha firmato un decreto pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» di sabato 10 aprile, che ripartisce la somma complessiva di 50 miliardi di lire fra le regioni e le due province autonome, destinando, appunto, a predisporre in città appositi itinerari ciclabili pedonali, per migliorare la situazione del traffico.

Tre esercizi finanziari

L'importo totale comprende assegnazioni relative a tre esercizi finanziari: 1992 (20 miliardi), 1993 (dieci miliardi) e 1994 (20 miliardi); la «stessa» più copiosa del fondo è stata destinata



Un poliziotto con l'autovelox

CESENA - Per evitare una multa da 200 mila lire e la relativa segnalazione sulla patente, un giovane di Cesena ha tentato di rubare l'autovelox che aveva appena fotografato la sua auto in flagranza di eccesso di velocità. È accaduto a Case Marconi, una frazione del comune, alle 3.30 della notte tra sabato e domenica. A quell'ora G.S., ventitreenne di Callesse, transitava nel centro abitato a velocità superiore ai 50 chilometri orari. Un autovelox piazzato dai vigili urbani all'ingresso del paese, scatta la segnalazione fotografata alla sua Peugeot «105» con tanto di numero di targa e velocità del veicolo al momento del flash. I vigili fermarono il giovane e lo portarono ad arresto in qualche minuto per le necessarie ve-

È stato denunciato per furto
Non vuole pagare la super-multa e ruba l'Autovelox

rifiche di patente e Brevetto. Infine le stesse guardie municipali arrestarono G.S. che per il non averlo comunicato nessuno multa ma che in seguito lo sviluppo del rullo fotografico dell'autovelox avrebbe potuto segnalare un'infrazione con conseguente multa unita-

□ la Repubblica
martedì 13 aprile 1993

cronaca

Multe per i 'pirati' della bici Più piste in città ma anche limiti di velocità

cronaca

del ministero alla Lombardia, che potrà contare globalmente su sette miliardi e 120 milioni di lire di contributi. Al secondo posto si colloca invece la Campania, cui andranno cinque miliardi 30 milioni di lire, mentre al terzo figura il Lazio con quattro miliardi 695 milioni. La ripartizione è stata fatta tenendo conto di diversi parametri, relativi alle autovetture in circolazione alla popolazione residente ed alla distribuzione degli abitanti fra i comuni capoluogo di provincia più popolati e gli altri comuni.

Il provvedimento dà attuazione alla legge n. 208 del '91 che prevede apposite disposizioni specifiche per la realizzazione di queste tipologie di percorsi. Il capitolo delle biciclette, poi, si compone anche di un vero e proprio regolamento per l'uso delle due ruote a trazione umana sulle strade. Per quanto riguarda le piste ciclabili, l'Italia potrebbe arrivare a diventare un paese all'avanguardia per i sistemi di mobilità personali alternativi alle automobili. Se tutto andrà come dovrebbe andare ed in presenza di finanziamenti pubblici progressivamente sempre più sostanziosi per la realizzazione di appositi percorsi dedicati alla bicicletta - anche nel nostro paese potrebbero verificarsi situazioni come, ad esempio, quella del Canada, in cui esistono itinerari specifici riservati ai ciclisti in città, con divieto e persino agli stessi pedoni (anche nei parchi pubblici) di circolare, pena multe pesantissime.

Il regolamento per le piste ciclabili, pubblicato sotto forma di «Gazzetta Ufficiale», stabilisce che gli itinerari destinati agli spostamenti in bici possono avere una sede propria (a senso unico o doppio di marcia) oppure si collocano su corsie riservate (a senso unico di marcia), localizzate a destra rispetto alle corsie riservate invece ai veicoli a motore. Le norme prevedono la possibilità di realizzare piste anche sui marciapiedi.

Infatti, secondo il regolamento per le piste ciclabili, sarà pos-



sibile costruire itinerari di questo tipo anche sui marciapiedi, a patto che sia loro assegnata la precedenza nella realizzazione. Un'ipotesi, che, in ogni caso, rischia di complicare ulteriormente la vita agli automobilisti, che spesso e volentieri occupano «i marciapiedi» per parcheggiare. Le nuove disposizioni specificano dove potranno essere realizzate le piste, precisando che le corsie sulle piste sono vietate sulle autostrade urbane ed extraurbane, mentre sulle strade extraurbane primarie e in ogni caso da produrre, questa opportunità è riservata alle città e ai comuni di circoscrizione.

La circolazione "promiscua"

I ciclisti saranno obbligati a rispettare comunque tutte le limitazioni di velocità imposte ai veicoli a motore, comprese quelle relative alle strade extraurbane (con limite di 30 chilometri orari), per favorire il traffico pedonale.

Nel caso invece di circolazione «promiscua» con pedoni e ciclisti sulle strade pedonali e sui marciapiedi, le biciclette dovranno circolare ad una velocità in genere non superiore a dieci chilometri orari. È prevista anche un'apposita sanzione decisa e dovranno inoltre essere realizzati percorsi «ad hoc» per le biciclette.

