

Sulle strade austriache nuove regole per i ciclisti ... grandi e piccini. In una nazione che davvero ci crede [nel cambiamento](#) .

Nuovi inserimenti/revisioni di alcune regole dedicate ai ciclisti dal primo aprile 2019 nel codice stradale austriaco. Ve le riassumo come segue, lasciando per ultima quella che ritengo la più importante, quella che - ancora una volta - dimostra quanta distanza in anni luce ci divide culturalmente. Purtroppo.

1) Decade l'obbligo di evidenziare con segnaletica orizzontale la FINE di una corsia ciclabile. Non si cancellano i segnali orizzontali indicanti con simboli vari i percorsi ciclabili e nemmeno la linea bianca che divide strada da ciclabile. Nel caso in cui il percorso ciclabile differenziato però finisca e il ciclista debba inserirsi nella viabilità normale, le auto DEVONO concedergli la stessa possibilità di inserirsi ed allinearsi che avrebbe un qualsiasi veicolo motorizzato. Si chiama da sempre "inserimento a cerniera", cioè un inserimento tra ogni macchina. Finora i ciclisti dovevano aspettare che fossero passati tutti i veicoli prima di inserirsi in strada.

2) NON è PERMESSO attraversare sulle STRISCE PEDONALI pedalando: bisogna scendere a portare la bici a mano. Di fatto era già così, ma ora l'articolo del codice stradale lo afferma esplicitamente.

3) Il DIRITTO di PRECEDENZA lo ha il veicolo che sta mantenendo la sua direzione dritta. Anche se è un ciclista. Quindi, se un veicolo a motore deve svoltare a destra, DEVE dare la precedenza al ciclista che sta tirando dritto.

In questo caso anche una piccola aggiunta: attenzione, esclusivamente in alcuni punti ben segnalati e per motivi di sperimentali sarà possibile per qualsiasi veicolo svoltare a destra con semaforo ROSSO. Solamente però se prima ci si è fermati.

4) Il "modello Sankt Pölten": si tratta di strisce pedonali cui si aggiungono su entrambi i lati segnali orizzontali di attraversamento per veicoli a due ruote. Esistono già da tempo, ma ora si esplicita chiaramente che pedoni e ciclisti godranno dello stesso spazio negli attraversamenti.

E ORA L'ARTICOLO PIU' IMPORTANTE!

5) VIENE RIDOTTA DI UN ANNO l'età minima dei bambini per potersi muovere IN AUTONOMIA sia in **bicicletta** sia in **monopattino**:

Ora è possibile diventare utenti autonomi del traffico a NOVE ANNI per i piccoli ciclisti e a OTTO ANNI per i piccoli monopattinatori!!!

Ma ... attenzione ...

I piccoli ciclisti devono aver conseguito il **patentino per ciclisti**.

E voi direte, beh ma anche da noi si fa il cosiddetto ciclotest.

ehhhhhh ma proprio qui ci sta una gran differenza!

Infatti il ciclotest NON viene effettuato simulando di muoversi in un traffico immaginario in un parcheggio deserto o, peggio, in un cortile scolastico, bensì in CONDIZIONI REALI, cioè IN MEZZO AL TRAFFICO!

Cari lettori, incominciate a capir bene che **l'autonomia di un bambino è una cosa seria ...** 🤔

I livelli di **autonomia** negli spostamenti quotidiani dei bambini italiani tra i 6 e gli 11 anni sono tra i più bassi a livello internazionale: in particolare quelli che vanno abitualmente a scuola da soli sono solo il **7%** ([Cnr, 2011](#)), rispetto al **23%** degli inglesi e al **47%** dei tedeschi ([Policy Studies Institute, 2015](#)). I bambini hanno un naturale bisogno di incrementare i propri margini di autonomia. Se non viene soddisfatto nei tempi giusti, ciò influisce negativamente sullo sviluppo della capacità di orientamento e di **socializzazione** e sulla costruzione della fiducia nelle proprie capacità. “Meglio soli che sempre accompagnati” raccomanda **Francesco Tonucci**, pedagoga, che si occupa di questi temi da 30 anni.

[Se non viene soddisfatto nei tempi giusti, ciò influisce negativamente sullo sviluppo della capacità di orientamento e di socializzazione e sulla costruzione della fiducia nelle proprie capacità.](#)