

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 APRILE 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Chiarini Enrico, <i>Responsabile gruppo tecnico della FIAB</i>	7, 15
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Galatola Edoardo, <i>Responsabile sicurezza della FIAB</i>	3, 15
INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROPOSTE DI LEGGE C. 4662 VALDUCCI E ABBINATE RECANTI «DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285»		Garofalo Vincenzo (PdL)	11
Audizione di rappresentanti della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) e di rappresentanti del Movimento «Salvaiciclisti»:		Lovelli Mario (PD)	14, 15
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 10, 15, 18	Motta Carmen (PD)	13
Bellino Paolo, <i>Coordinatore romano del Movimento «Salvaiciclisti»</i>	9, 17	Nizzi Settimo (PdL)	12
Berardi Massimo, <i>Coordinatore del Movimento «Salvaiciclisti»</i>	17	Parigi Valerio, <i>Coordinatore del Movimento «Salvaiciclisti»</i>	16
		Pierfranceschi Marco, <i>Coordinatore del Movimento «Salvaiciclisti»</i>	16
		Velo Silvia (PD)	13
		ALLEGATO: Documentazione consegnata dai rappresentanti della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB)	19

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) e di rappresentanti del Movimento « Salvaiciclisti »

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle proposte di legge C. 4662 Valducci e abbinate recanti « Delega al governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », l'audizione di rappresentanti della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) e di rappresentanti del Movimento « Salvaiciclisti ».

Do la parola ai rappresentanti presenti per lo svolgimento della relazione.

EDOARDO GALATOLA, *Responsabile della sicurezza della FIAB*. Nella mia esposizione vorrei sottolineare alcuni elementi che evidenziano la necessità di affrontare l'argomento in oggetto e individuare sia le iniziative che sono stati portate avanti

anche nell'ambito di questa Commissione sia i possibili interventi a livello parlamentare che si potrebbero intraprendere in questa legislatura, con alcune richieste puntuali che vorremmo presentare. Parlo a nome della FIAB, Federazione italiana amici della bicicletta, ma anche dell'associazione « Camminacittà » che rappresenta i pedoni.

Partiamo da quelle che, a nostro giudizio, rappresentano le priorità, ossia quali sono i comportamenti da evitare, in cosa consista la sicurezza e in cosa no. La prima domanda da porsi è: è sicuro andare in bicicletta? Per rispondere è importante analizzare la curva che correla la probabilità di morte con la velocità di impatto: la normale velocità tenuta da un ciclista, sui 20-25 chilometri all'ora, comporta un rischio trascurabile, paragonabile a quello di andare a piedi. Il rischio vero, pari al 50 per cento, è quello di impatti oltre i 50 chilometri all'ora: essere investiti a 30 chilometri all'ora è come cadere dal primo piano, a 50 dal terzo. A 30 chilometri orari, infatti, ci si riesce a fermare, a 50 no, a causa del tempo di reazione. A seconda della velocità, dunque, ci sono reazioni diverse, così come aumentando la velocità diminuisce l'angolo di visuale, che permette di avere una maggiore capacità di osservare anche se esce un bambino da dietro una macchina. A 50 all'ora non si riesce a vederlo.

Veniamo ai dati dell'incidentalità. I dati relativi alla situazione della mortalità di pedoni e ciclisti, evidenziano una leggera diminuzione.

Come certamente saprete il III Programma quadro comunitario chiedeva la riduzione del 50 per cento della mortalità nei Paesi dell'Unione europea: abbiamo raggiunto una riduzione del 42 per cento,

che è un risultato buono, anche se non proprio il dimezzamento della mortalità. Se però scorporiamo il dato, notiamo che c'è stata una riduzione del 52 per cento tra gli utenti delle quattro ruote e del 29 per cento nell'utenza debole: pedoni, ciclisti e motociclisti. Questo significa che non si è raggiunto l'obiettivo perché non si è protetta l'utenza debole.

Disponete anche di questo dato nella documentazione che ho consegnato alla Commissione che contiene i risultati dei vari Paesi, ma questo dato in particolare ci permette di notare un altro fatto rilevante: dal 2009 l'Italia è il primo Paese dell'Unione europea in cui i morti dell'utenza debole sono superiori a quelli delle quattro ruote. Non si può più garantire la sicurezza se non si protegge questo settore dell'utenza della strada.

Per quanto riguarda il *ranking* italiano sulle quattro ruote siamo in piena media europea, mentre sull'utenza debole siamo nelle ultime posizioni. Il dato che trovate nella nostra documentazione è scorporato per pedoni, ciclisti e motociclisti, in termini di morti per 100.000 abitanti.

Va certamente evidenziata una peculiarità italiana, su cui è importante intervenire, nella distribuzione, che emerge dai dati ISTAT dell'ultimo anno, dei morti e feriti in incidenti in funzione della tipologia della strada. Che il 76 per cento di incidenti avvenga in città rappresenta un dato normale, ma non lo è il 40 per cento dei morti. Nel confronto a livello europeo, siamo ben oltre la media; siamo il Paese nelle cui città si rileva maggiore incidentalità grave. Se, addirittura, confrontiamo il dato dei morti in città, notiamo come uno su due è un pedone o un ciclista, 3 su 4 un pedone, un ciclista o un motociclista. È fondamentale intervenire.

Prima di passare ad illustrare le nostre proposte specifiche, vorrei sottolineare che riteniamo necessario consultare soprattutto i diretti interessati, pedoni e ciclisti, perché spesso esiste una percezione non completamente corretta delle tematiche che li riguardano.

Il primo intervento per migliorare la sicurezza dei ciclisti - siamo a livello delle

statistiche - è aumentarne il numero. Sembra paradossale ma, raddoppiando i ciclisti, si dimezzano i morti, e dimezzando i ciclisti, si raddoppiano i morti perché cambia il regime del traffico. Questo, naturalmente, reca vantaggi a tutti gli utenti della strada.

Se confrontiamo l'incidentalità con i chilometri percorsi in bicicletta o in *modal split*, che individua il numero di percorsi fatti in bicicletta sul totale, osserviamo che i Paesi dove esiste maggiore utenza ciclabile presentano anche una minore incidentalità per tutti gli utenti della strada, quindi anche per i pedoni e questo è un fattore fondamentale. Bisogna, dunque, aumentare e facilitare la mobilità sostenibile perché questa migliora anche la sicurezza stradale.

Il secondo elemento da tener presente come fattore importante è la riduzione delle differenze di velocità, quindi la moderazione del traffico. Nella documentazione che vi abbiamo distribuito trovate anche i dati estratti da una pubblicazione comunitaria che descrive bene cosa succede a pochi chilometri all'ora in termini di differenza di impatto: a 30 all'ora non c'è problema, a 60 potete vedere quali sono le conseguenze. Le azioni per promuovere le zone a 30 km all'ora devono essere, dunque, prioritarie, e il non superamento dei 50 chilometri all'ora in città, che è un obbligo, deve essere fatto rispettare.

Veniamo al Codice della strada, oggetto di questa audizione, e agli interventi possibili di modifica. Innanzitutto, è importante intervenire per due ragioni primarie. L'articolo 1 di ogni codice contiene i suoi principi informatori, quindi ha anche una valenza di tipo strategico e programmatico. Secondo il nostro codice all'articolo 1, comma 2, «le norme e i provvedimenti attuativi devono ispirarsi al principio della sicurezza stradale perseguendo gli obiettivi di ridurre i costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare e migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini attraverso una razionale utilizzazione del territorio».

Si tratta, in sostanza, di incentivare la mobilità sostenibile, quindi diminuire i costi economici, sociali e ambientali, che non sono affatto irrilevanti — parliamo spesso di costi, sappiamo che il Paese non ha la possibilità di navigare nell'oro — mentre il costo della insicurezza stradale ammonta oggi a circa 28 miliardi di euro l'anno, tra morti e feriti; i costi ambientali indotti dal traffico veicolare sono circa 70 miliardi di euro l'anno. Si tratta di 3 mila euro di tassa per macchina che paghiamo tutti per il fatto stesso di avere questo tipo di organizzazione del traffico. Questo significa che quando parliamo di armonizzazione, se gli articoli del codice non rispettano i principi fondatori previsti, dovrebbero essere rivisti.

Un secondo elemento che è necessario affrontare — sembra banale — è la terminologia adottata: nel nostro codice, agli articoli 2 e 50, si continua a parlare di velocipedi. I nomi hanno importanza anche se è evidente che possiamo identificarci in qualsiasi termine, ma questo significa semplicemente che non si è provveduto ad aggiornare un corpo normativo ancora legato a una visione arcaica dell'utilizzo del mezzo. Non parlare, quindi, di ciclisti, ma di velocipedisti dice tutto su come il codice attualmente sia organizzato e sulla sua attenzione a questo tipo di segmento della mobilità.

Chiediamo, quindi, in generale armonizzazione e semplificazione. Abbiamo un codice particolarmente ipertrofico che cerca di normare anche il colore dei segnali stradali o altri, argomenti che potrebbero essere rinviati al regolamento di attuazione, mentre è necessario un codice funzionale a ridurre l'incidentalità anche attraverso analisi statistiche che ci indirizzano su come intervenire.

Il codice deve tenere conto che in ambito urbano non è diminuita e in qualche caso è aumentata l'incidentalità e interessa maggiormente l'utenza debole. Sarebbe, allo stesso modo, opportuno che esplicitamente il codice si potesse ispirare anche ai principi della mobilità sostenibile e abbiamo già parlato dello snellimento delle norme ivi previste.

Peraltro occorre ricordare che non partiamo da una *tabula rasa*. Ci sono stati degli interventi importanti di modifica del codice, ed una serie di proposte di legge presentate da parlamentari di diverse forze politiche in questa legislatura. A seguito di queste iniziative c'è stato un momento significativo quando in sede deliberante questa Commissione ha approvato delle modifiche al codice.

Faccio riferimento in particolare alle sedute del 30 giugno e del 1° luglio 2009, in cui sono stati presentati anche alcuni emendamenti contenenti proposte per l'incentivazione e tutela della mobilità sostenibile. Nella seduta del 7 luglio tali emendamenti sono stati ritirati dai presentatori, ma è stato affermato esplicitamente che se ne dividevano i principi — così, almeno, da quanto ho letto dagli atti parlamentari —, ma che non era quello il momento opportuno perché dovevano piuttosto essere inseriti in una revisione più organica del codice della strada.

A tali emendamenti facciamo esplicito rinvio anche nel documento che vi abbiamo consegnato oggi; gli emendamenti ritirati sono stati riscritti come ordini del giorno che prevedono determinati impegni e raccomandazioni al Governo. Dal momento che la spettabile presidenza di questa Commissione ha già manifestato una particolare attenzione su questi temi, chiediamo « se non ora, quando » intervenire per una riforma organica effettiva e che comprenda alcuni degli elementi che abbiamo segnalato in questa sede?

Tali interventi sarebbero oltretutto in linea con quanto richiesto dall'Unione europea. Sapete che il III Programma quadro di azione europeo per la sicurezza stradale si è concluso con il 2012, è in corso il IV Programma quadro 2011-2020, che tra gli impegni richiesti a livello comunitario pone esplicitamente la protezione degli utenti deboli e vulnerabili della strada con interventi specifici, come la raccolta dati, il monitoraggio, la ricerca e l'individuazione degli obiettivi, rendere più sicure le infrastrutture.

Sulle modifiche al codice della strada, lascerei la parola all'ingegner Chiarini, che

ha presentato un'analisi dettagliata e che, sinteticamente, esporrà i punti sui quali riteniamo importante intervenire con modifiche puntuali. Vorrei, però, prima fare riferimento a pochi altri aspetti.

Innanzitutto, la campagna che FIAB ha condotto per il riconoscimento da parte dell'INAIL dello spostamento in bicicletta casa-lavoro negli infortuni *in itinere* — ho su questo particolare aspetto anche un'informativa, che lascio agli atti della Commissione — un problema banalissimo, ma culturalmente fondamentale. La bicicletta non è riconosciuta come mezzo di trasporto in caso di infortunio *in itinere*, se non come mezzo necessitato, quindi equiparato ai mezzi privati, e non al trasporto pubblico o all'andare a piedi. La motivazione non esplicita è che la sicurezza in bici è inferiore a quella dei mezzi pubblici, per cui chi adopera la bicicletta si assumerebbe un rischio eccessivo.

Secondo le statistiche sanitarie, andare in bicicletta riduce anche il costo del Servizio sanitario nazionale: i mesi di vita guadagnati sono 20 contro 1 in rapporto a quelli persi a causa degli incidenti. Abbiamo proposto un intervento in questo senso, un punto da aggiungere al decreto legislativo 38 del 2000 perché anche l'uso della bicicletta sia tra quelli prioritari per la mobilità sostenibile.

Ovviamente, ci sono proposte senza oneri finanziari e proposte che al contrario recano oneri maggiori. È evidente che esistono priorità diverse anche in funzione della situazione economica nazionale, ma vorremmo individuarle come priorità in generale.

L'*European platform on mobility management* è, ad esempio, un'organizzazione che sta raccogliendo i dati sulla mobilità di tutte le città europee. In Italia sono pochissime le amministrazioni comunali che hanno risposto, ma senza dati sulla mobilità non si possono pensare politiche di intervento mirate, per cui la nostra richiesta è quella di un intervento che induca le amministrazioni locali a raccogliere le informazioni che servono per le politiche locali.

Quanto al Piano Generale della Mobilità Ciclistica (e anche pedonale), ovviamente quasi tutti i Paesi europei hanno un *masterplan* e un Servizio nazionale di mobilità ciclistica. Si tratta di strumenti fondamentali perché senza pianificazione non si riescono ad attuare le politiche. La Germania con la sua azione è passata dal 10 al 20 per cento e ha investito tantissimo in questo settore.

Quanto ai Piani della Sicurezza Stradale, è opportuno che l'analisi di rischio e di dettaglio sia effettuata da tutte le amministrazioni. Secondo il Piano Nazionale della sicurezza stradale le amministrazioni provinciali dovevano procedere in tal senso, mentre abbiamo una situazione a macchia di leopardo. Nella documentazione abbiamo previsto anche un'analisi metodologica specifica: in particolare a nostro giudizio dovrebbe essere prevista l'obbligatorietà per tutte le amministrazioni locali di dotarsi di specifici Piani di sicurezza e una specifica Autorità sulla sicurezza che verifichi l'attuazione dei piani di sicurezza realizzati. Non basta, infatti, una mera valutazione di principio, bisogna anche verificare l'attuazione di quanto previsto nei Piani, dare dei criteri coi quali individuare se gli obiettivi sono stati perseguiti o meno.

Il finanziamento della mobilità sostenibile è, ovviamente, un tasto dolente, ma stiamo parlando di spiccioli se guardiamo la situazione complessiva: occorre innanzitutto prevedere il rifinanziamento della legge n. 366 del 1998, mai più rifinanziata, sulla mobilità ciclistica, ma anche l'individuazione di altre risorse. Nella campagna «salvaiciclisti» si individuava, tra altri, la questione della fonte cui attingere un finanziamento, in quel caso per piste ciclabili, mentre ora parliamo, più in generale, di finanziare la mobilità sostenibile.

Queste sono alcune delle proposte. Non entro ulteriormente nel merito, ma se siete interessati possono essere approfondite. Occorre la volontà di reperire le risorse necessarie anche perché non si tratterebbe di nuove risorse, ma si tratterebbe di

modificare la destinazione di risorse già esistenti, come i proventi delle multe.

Inoltre, si potrebbero inserire le opere per la mobilità ciclistica e pedonale tra gli oneri di un'urbanizzazione secondaria, quando c'è una modifica a livello urbanistico. Ovviamente, il momento opportuno è quello in cui ci sono anche risorse per farlo.

Ancora, è importante individuare ulteriori risorse da destinare ad una campagna di sensibilizzazione e promozione della mobilità sostenibile. In televisione non esiste nessuna campagna a favore della mobilità sostenibile e sapete quante ce sono, invece, a favore della motorizzazione. Basterebbe che una frazione anche minima di tali risorse fosse indirizzata a una campagna di pubblicità progresso.

È necessario anche un rafforzamento di quanto disposto dell'articolo 191 del codice per i pedoni. È forse uno degli scandali maggiori in Italia il mancato rispetto della precedenza dei pedoni. Serve un'azione di monitoraggio, verifica e, comunque, rafforzamento di questo aspetto fondamentale per la convenienza di tutti gli utenti della strada.

Concludo parlando dell'osservatorio dell'incidentalità: i dati raccolti dall'ISTAT e le statistiche elaborate a livello locale sarebbero utilissime ma purtroppo non sono conosciute dalle amministrazioni. Con l'Osservatorio utenze deboli, un'altra organizzazione senza scopo di lucro a cui partecipiamo, si è proceduto a un'indagine prototipale, che vi invito a consultare sul sito Internet. Ho fornito, in ogni caso, insieme alla documentazione un opuscolo sulla sicurezza stradale realizzato dall'Osservatorio. Una campagna di questo genere applicata a tappeto in tutte le amministrazioni comunali e provinciali potrebbe rappresentare uno strumento utile per raccogliere i dati conoscitivi necessari a realizzare politiche locali.

Lascerei ora, la parola all'ingegner Chiarini per un intervento relativo alle modifiche del codice della strada che riteniamo necessarie.

ENRICO CHIARINI, *Responsabile gruppo tecnico della FIAB*. Sappiamo benissimo per quale motivo oggi la bicicletta diventa un'emergenza per situazioni di stress, di sostenibilità e sicurezza, difficoltà di tipo relazionale e di altra natura. Nel nostro impegno a favore della bicicletta, che dura ormai da 25 anni, la mobilità ciclistica, oggi più che mai, soprattutto in questa contingente situazione economica, è una componente essenziale per un moderno sistema di mobilità urbana, ma occorre, fundamentalmente, ritrovare un equilibrio tra la ripartizione modale degli spostamenti.

È sicuramente una questione di cultura, basata ancora su una concezione sostanzialmente autocentrica e su regole di circolazione basate, soprattutto, su rapporti di forza. Tutte le proposte che vorremmo avanzare vanno nella direzione di una maggiore armonizzazione tra le varie componenti di traffico.

Vorrei richiamare l'elenco delle proposte di modifica normativa che si trovano anche nella documentazione che avete a disposizione. Mi soffermerò, in particolare, su alcune di queste che ritengo più rilevanti.

Per quanto riguarda il controsenso ciclabile, la diffusione della bicicletta dipende soprattutto dalla continuità e dall'estensione della rete ciclabile, costituita sia da spazi dedicati, ossia piste ciclabili, sia da spazi condivisi, ossia sistemi di fruibilità delle strade in zone a traffico moderato. La possibilità di circolare in bicicletta in doppio senso di marcia permette un completamento, naturalmente a basso costo, dalla rete ciclabile.

La proposta è di introdurre anche nella normativa italiana il concetto di senso unico eccetto che per le biciclette alla stregua di quanto accaduto in altri Paesi europei, come Belgio, Polonia, Spagna, Olanda, Danimarca, Spagna, Germania e Francia, per citarne alcuni. Il recente parere che abbiamo ottenuto dal Ministero delle infrastrutture nel dicembre 2011, che ha anche avuto ampia diffusione sulla stampa nazionale, va esattamente in questa direzione, ma fa riferimento, in modo

un po' complicato e in maniera forse non esattamente comprensibile da tutti, a quanto è previsto dalla normativa vigente.

In questo senso, la strada a doppio senso limitato consentirebbe un doppio transito solo alle biciclette e un'unica direzione, invece, per tutti gli altri mezzi. Questo renderebbe necessaria la apposizione di alcuni segnali di direzione obbligatoria che non rientrano, appunto, nei consueti segnali utilizzati e quindi facilmente comprensibili.

Vorremmo proporre l'uso di questi segnali molto diffusi in Europa, dove, chiaramente, è specificato l'utilizzo della strada a doppio senso di marcia per i ciclisti, si tratterebbe nient'altro che un'evoluzione dell'autorevole parere del ministero che, però, dovrebbe avere il suo completamento nell'acquisizione di questo tipo di segnaletica.

In alcuni casi di Paesi esteri non ci sono particolari limitazioni delle dimensioni stradali a proposito di questa modalità di circolazione. Anche in Italia questa modalità è estremamente diffusa, anche se la norma attualmente in vigore non consente una facile applicazione di tale modalità. Esistono peraltro esperienze ben diffuse sul territorio nazionale anche in grandi città capoluogo che hanno dato ottimi risultati anche in termini di sicurezza.

Per quanto riguarda i segnali sulle piste, abbiamo i cartelli che ben conosciamo come rappresentati in alcune delle fotografie contenute nella nostra relazione. Questi segnali di obbligo, attualmente, non prevedono eccezione alcuna, salvo per le competizioni ciclistiche, per cui anche tutti gli amatori o ciclisti o anche professionisti, in allenamento, sarebbero obbligati a utilizzare le piste ciclabili.

Questo, tuttavia, crea alcune difficoltà di fruibilità da parte di questi ciclisti e potrebbe essere, oltretutto, in alcuni casi comodo utilizzare percorsi anche alternativi. La nostra proposta è, quindi, di integrare questa segnaletica come, ad esempio, nel codice francese, dove sono stati

inseriti pannelli quadrati riportanti più o meno le stesse figure che individuano i percorsi consigliati.

Per quanto riguarda l'attraversamento delle intersezioni semaforizzate, l'attuale situazione crea qualche difficoltà perché in questo momento, secondo il codice dalla strada, svoltare a sinistra non è possibile in un unico tempo, ma è necessario farlo in due fasi, a meno di scendere dalla bicicletta e percorrere la strada portandola a mano. Provenendo per esempio da sud, bisognerebbe percorrere i due attraversamenti pedonali scendendo dalla bicicletta in senso orario o in senso antiorario, o bisognerebbe spostarsi al verde pedonale, dirigersi nel punto in alto a destra, aspettare un altro verde e percorrere la strada. Secondo le modifiche che proponiamo, il ciclista dovrebbe poter percorrere legalmente la svolta a sinistra come un normale veicolo.

La linea di arresto avanzata consiste, appunto, nella realizzazione di una linea avanzata di arresto per le biciclette in modo da facilitare la svolta a sinistra e, nel momento di attesa del verde, di non respirare i gas di scarico delle automobili. Questa è una pratica in parte diffusa in Italia. Vediamo benissimo che molti ciclisti si avvicinano alla lanterna semaforica quasi sempre in posizione avanzata, ma non è identificato uno spazio loro dedicato.

Venendo al segnale di indicazione ciclistica, nel nostro codice attualmente non sono previsti segnali specifici. Questo per noi è un argomento molto importante perché lo sviluppo della mobilità ciclistica in Italia ormai pone questo tipo di esigenza. Questi due segnali sono in fase di studio per una serie di rapporti con alcune istituzioni e si sposano un po' con l'attuale segnaletica di tipo turistico, ma si differenziano caratterizzando proprio l'utenza ciclistica sul territorio nazionale.

Esistono per esempio segnali in cui sono rappresentati due percorsi, di carattere internazionale e nazionale, i percorsi EuroVelo e Bicalia, che caratterizzano il sistema di rete nazionale e, appunto, internazionale.

L'ultima questione che vorrei evidenziare riguarda l'educazione stradale nelle scuole. Fino a due anni fa era previsto, all'interno dei percorsi di educazione stradale, l'apporto anche di tutte le associazioni di promozione ciclistica, tra cui sicuramente la FIAB, che conduce da tantissimi anni progetti di collaborazione con le scuole a tutti i livelli, dalla primaria alla secondaria. Riteniamo, dunque, di essere un soggetto particolarmente efficace in questo tipo di promozione alla educazione stradale. La proposta che facciamo è di reinserire, in particolare, FIAB, ma anche altre associazioni del settore, in un piano di collaborazione con il ministero in questi settori di educazione. Segnalo in proposito che in alcuni casi con le nostre associazioni siamo riusciti a collaborare efficacemente ai vari livelli del previsto percorso di istruzione.

PAOLO BELLINO, *Coordinatore romano del Movimento «Salvaiciclisti»*. Vi parlo a nome della campagna «Salva i ciclisti», che penso abbiate visto recentemente sui giornali. Nel materiale che la segreteria vi ha distribuito c'è il nostro volantino di convocazione della grande manifestazione nazionale del 28 aprile, convocata per un motivo semplice: ci siamo stancati di morire per strada.

Il traffico di tutte le nostre belle città, tra le città più belle del mondo, è parossistico, omicida e diseconomico. Dopo tanti anni di inutili tentativi di far parlare di questo argomento, ovvero di come le nostre città siano vissute male e anche, in una certa misura, in maniera criminogena per via di certi comportamenti a bordo di automobili, ci siamo finalmente stufati e abbiamo catalizzato l'attenzione da due mesi costantemente sullo stato delle nostre strade.

Siamo in questa Commissione per parlare con voi, osservatori principali della società italiana. Sapete benissimo cosa succede per strada, avete idea perfettamente di quello che sta succedendo nel nostro Paese costantemente ogni

giorno. È una situazione eccessiva: 70 macchine per 100 persone, mentre la media europea è 40.

Sempre più gente si sposta in bicicletta e al momento è pericolosissimo perché, come diceva Galatola, se non si raggiunge una soglia critica - generalmente, la percentuale dei ciclisti si aggira intorno al 15 per cento, siamo a rischio. Il momento italiano è particolare e su questo vorrei la vostra attenzione perché faremo una conferenza stampa sulla giornata di oggi e anche per l'iniziativa del 28: -10 per cento di acquisto di benzina, 2 euro al litro, -37 per cento di acquisto macchine. È evidente a tutti, ma non vogliamo dircelo, che questo modello di mobilità personale è ormai obsoleto e sta diventando anche pericolosissimo.

Non c'è modo per modificare questa situazione? Noi riteniamo di sì. Abbiamo scelto la bicicletta. Come avete visto ieri da un sondaggio, incomprensibilmente capitato quasi dal cielo, in Italia 25 milioni di persone si spostano in bicicletta. Gli spostamenti modali rasentano il milione al giorno in bicicletta. Oggi sulla pagina romana di *Repubblica on line* trovate la storia, anche questa paradossalmente arrivata come una benedizione del Padreterno, di un imprenditore romano di 43 anni che ha rottamato due macchine e vive solamente con mezzi pubblici e bicicletta. Ha famiglia, due bambine piccole e risparmia 7.080 euro all'anno di benzina.

Come vedrete dal retro del nostro volantino, ci sono esigenze sociali in atto di cui sarebbe opportuno prendersi carico e capire come favorire tali tendenze. Non vi chiediamo atti particolari. La FIAB ha esposto perfettamente e lucidamente ciò che stiamo sostenendo da ormai troppi anni. Chiediamo solamente di guardare cosa succede nelle strade italiane e capire che la società sta cambiando.

In questo momento siamo in diretta su *Twitter*, tutto quello che diciamo qui è già all'attenzione di chi ci segue. Siamo tutti molto contenti che la parte più alta, più nobile della rappresentanza italiana, abbia accolto la nostra istanza di essere ascoltati. Siamo un movimento culturale, fac-

ciamo essenzialmente pressione perché ce n'è bisogno, perché l'esigenza, come leggete sul retro del volantino, è quella che è e a voi chiediamo di vedere l'Italia nelle sue modifiche.

Non è più come negli anni Sessanta, quando la macchina era il mezzo di libertà che ci portava a Ostia per il picnic, non è più così da molti anni, ma continuiamo a comportarci come se fosse così. Vi chiediamo di agire come legislatori per ottenere un cambiamento reale.

Siccome stiamo conducendo una campagna di cultura, di pressione, di opinione e siamo quasi 18 mila persone e chissà che cosa succederà in piazza il 28, con alcuni coordinatori della campagna che, se vogliono intervenire brevissimamente, spero possano farlo, avanza una proposta simbolica e concreta: da questa stanza, dalle vostre penne dovrebbe uscire l'atto simbolico di obbligare i vostri autisti, chi guida la vostra auto, a rispettare i limiti di velocità e a parcheggiare dove è consentito.

Sapete benissimo che l'auto blu oggi è l'oggetto più odiato dagli italiani. Le cosiddette auto blu sono un patrimonio pubblico e voi siete la più alta rappresentanza pubblica che abbiamo in Italia. Non saprei come definirlo, ma vi chiedo un atto qualsiasi, legislativo, regolamentare, come preferite, per dare un segnale preciso agli italiani, che non ne possono più di vedere, oltretutto, questi privilegi.

Ve lo chiedo non come atto significativo per il cambiamento per noi ciclisti. Non stiamo parlando, infatti, solo di ciclisti, ma di vita in strada. Quello che riguarda noi, utenza fragile, non debole, riguarderà tutta l'Italia. Un atto qualsiasi in quella direzione degli organi legislativi si tradurrebbe in un beneficio per tutti gli italiani anche per il risparmio in tempi di crisi.

PRESIDENTE. Ritengo opportuna una rettifica relativa all'ultima questione trattata. I parlamentari non usano l'auto blu. Io sono l'unico che usa un servizio di auto messo a disposizione da 16 autisti per la Camera dei deputati, che forniscono servizi a 80 parlamentari che rivestono al-

cune cariche all'interno del Parlamento, dai vicepresidenti ai segretari dell'Ufficio di Presidenza della Camera, ai questori, ai presidenti di Commissione. Quindi stiamo attenti.

Capisco che sia bello, ma a mio giudizio anche demagogico, «sparare sulla croce rossa», ovvero su noi parlamentari, ma penso che si debba anche avere rispetto per molti di noi che, quotidianamente, siamo messi sotto traccia come oggi da *Liberò*. Spendo, per regalare a persone che collaborano con me, con cui ho un rapporto, 2.000 euro ogni Natale per regalare delle agendine che non mi fornisce la Camera e oggi *Liberò* ha voluto sostenere che con la pelle dei cittadini si rilegano le agende della Camera.

Penso che queste siano iniziative barbariche, scandalose, ma è *refrain*, per cui chi vi parla non è più molto interessato a continuare questo tipo di attività, sempre svolta in maniera professionale. Vedo, infatti, che non è utile a nessuno, e quindi è bene tornare a ciò che ciascuno di noi faceva prima di essere eletto, per quanto mi riguarda anche con più soddisfazione e con meno problematiche di quante oggi subiamo.

Chi rappresenta la classe dirigente in un Paese dovrebbe essere remunerato di conseguenza se i livelli di selezione sono adeguati. È colpa anche nostra che negli ultimi tempi abbiamo fatto venire meno questi livelli di selezione, ma ho tenuto a questa precisazione perché, purtroppo, chi dovrebbe dire queste cose anche alla Camera dei deputati non lo fa, per cui mi corre l'obbligo di dirlo anche a nome dei colleghi.

Voglio ricordare che, in presenza già di una riforma del codice della strada, che voi conoscete, approvata nell'agosto 2010, audiremo pochissimi soggetti e voi siete tra questi proprio per gli impegni che ci eravamo presi allora col mondo che rappresentate e con alcuni colleghi che avevano presentato un pacchetto, che avete ricordato, di riforma sul tema della mobilità delle fasce cosiddette deboli, ciclisti, pedoni e così via.

Voglio ricordare che, però, per quanto riguarda i pedoni, abbiamo previsto un inasprimento notevole. A chi non si ferma alle strisce pedonali quando passa un pedone sono tolti 8 punti dalla patente, mentre prima il codice della strada prevedeva solo una riduzione della velocità. Si tratta sicuramente di poco, ma questa modifica c'è stata già.

Visto che abbiamo deciso di includervi fra i soggetti da audire, siamo sicuramente intenzionati a portare avanti gli impegni che avevamo preso a suo tempo, in particolar modo sul tema della mobilità ciclistica. Molto dipenderà anche dai comuni. Ci tengo a dirlo perché molti degli aspetti che avete ricordato non sono più di competenza nazionale, ma regionale e comunale. I comuni possono facilitare enormemente, come avete ricordato nella vostra relazione, la mobilità nelle aree metropolitane. Penso, infatti, che il tema vero sia quello delle aree metropolitane.

Come è stato ricordato non solo in questa sede, ma in generale, la nostra società ha bisogno di una decongestione verso la mobilità cosiddetta « leggera », nell'ambito della quale quella ciclistica è fondamentale in tutte le aree metropolitane. Garantiamo che porteremo avanti questi impegni.

Rimane il punto interrogativo, che voglio anticiparvi, dei finanziamenti. Credo che anche in questo caso molto possano fare i comuni sulle piste ciclabili e sul tema delle multe. Sapete che, in teoria, il 50 per cento delle multe per chi guida lungo le nostre strade e autostrade dovrebbe andare alla sicurezza stradale. Così non è oggi. I comuni le investono prevalentemente per altri scopi, minimamente per il discorso di manutenzione ordinaria delle strade o addirittura per il trasporto pubblico locale.

Nel nostro iter legislativo, che mi auguro sarà breve, verificheremo anche la possibilità di modificare questa norma, che abbiamo visto essere inattuata, per valutare, magari, se sia possibile destinare una quota eventualmente inferiore al 50 per cento in un fondo nazionale, che venga poi ripartito nei singoli territori e sia

effettivamente utilizzata per la sicurezza stradale e per la mobilità che vi riguarda perché ritengo che questa sia una strada che la nostra società deve sempre più condividere e intraprendere.

Do la parola ai colleghi che desiderano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

VINCENZO GAROFALO. Ho chiesto di intervenire soprattutto per ringraziare il presidente Galatola e gli altri due rappresentanti che sono intervenuti. Ci hanno fatto un quadro molto chiaro della loro posizione anche sugli aspetti di cui questa Commissione ha ritenuto, comunque, già necessario occuparsi. Ricordo quando abbiamo lavorato, appunto — abbiamo concluso i lavori nel luglio 2010 — e la collega Motta presentò una serie di emendamenti sul tema. Il presidente Valducci in quell'occasione prese l'impegno che di questo argomento avremmo parlato specificatamente.

Se oggi abbiamo potuto ascoltare voi, quindi, mi permetta di dire che era perché avevamo il desiderio di occuparcene, per cui è stato sì un incontro di necessità, ma che deriva anche dalla volontà di affrontare un tema che si collega, come è stato ben detto, a quello della mobilità sostenibile.

Bisogna fare attenzione al fatto che l'attuale situazione finanziaria, che ha generato una riduzione di consumi dei combustibili e anche di vendita inferiore delle automobili, genera, come ieri è stato detto in un'audizione da rappresentanti delle concessionarie auto, anche però una riduzione di gettito per il Paese, per cui sono anche minori le entrate, come inferiore è la disponibilità dello Stato a destinare risorse a settori della mobilità virtuosi come il vostro.

Tornando a quanto avete voluto illustrarci, ho apprezzato anche la questione relativa all'educazione stradale e che riguarda l'istruzione. Credo che la campagna di educazione stradale nelle scuole sia uno degli elementi più importanti. Probabilmente, servirebbe un lavoro di sensibilizzazione col Ministero dell'istruzione af-

finché sia previsto, nelle attività svolte nei programmi dalle prime classi, quindi alle elementari, un numero di ore necessarie per diffondere la cultura della bicicletta non come solo svago, ma come possibile e successivo mezzo di locomozione ordinario. Di questo, infatti, si tratta per poter arrivare a un sistema di mobilità sicuro.

Per quanto riguarda la questione delle auto blu sulla quale è giustamente intervenuto anche il presidente Valducci — siamo ormai abituati a sentire cose inesatte, lo scrivono i giornali, figuriamoci che non ci sia anche un aspetto di diffusione della disinformazione — desidero precisare che, per quanto riguarda la velocità e le soste in zone che creano disagio a chi utilizza la bicicletta, purtroppo il tema non è quello delle leggi. Abbiamo, infatti, inasprito e creato sanzioni forse anche esagerate, ma il problema è di chi controlla. I compiti sono differenti.

Magari, interpretando anche in maniera a volte rigorosa il nostro ruolo, mettiamo in piedi delle norme severe, poi gli organi che devono irrogare le sanzioni si girano dall'altro lato. Questa è una campagna di sensibilizzazione che va fatta nei confronti degli amministratori dei vari settori se la sicurezza, come avete giustamente sottolineato, è maggiormente a rischio nelle aree urbane. Dovremmo costringere i comuni a far fare ai vigili urbani il loro mestiere, che purtroppo, come sapete, fanno poco. Non stanno, infatti, nelle strade e quando ci sono rilevano soprattutto alcune sanzioni e violazioni e non altre. Su questo, quindi, le norme sono ben chiare, come anche voi avete riconosciuto.

Diverso è intervenire sulla segnaletica stradale, che potrebbe incentivare l'utilizzo della bicicletta ovvero favorire una migliore possibilità di utilizzo del mezzo bicicletta; condivido quindi la necessità di intervenire con le correzioni che ci avete chiesto, richieste alle quali ovviamente, attraverso anche i tecnici che collaborano con noi, cercheremo di dare una risposta in tempi ragionevolmente brevi.

SETTIMO NIZZI. Vorrei riportare un'esperienza personale in quest'Aula. Sono stato sindaco per dieci anni nella mia città, Olbia, e ho realizzato 4-5 chilometri di pista ciclabile a doppio senso. Oggi, come consiglio di amministrazione del consorzio industriale, stiamo realizzando un'opera ancor più avanzata, una pista ciclabile di cinque chilometri che collega la città alla spiaggia più importante dei cittadini olbiesi, coperta con un sistema di fotovoltaico. Spendiamo 8 milioni di euro, per cui, da una parte, c'è la copertura grazie alla quale durante l'estate non ci sarà caldo per i ciclisti, dall'altra parte, produciamo energia pulita.

A voi vorrei consigliare di sollecitare le amministrazioni comunali, ma soprattutto i comandi delle polizie municipali perché il problema della mancata rimozione delle auto dalle strisce pedonali, la sosta in doppia fila o la sosta nell'intersezione degli incroci sono tra gli esempi più eclatanti del malcostume degli automobilisti della città di Roma, dove viviamo. Io viaggio in bicicletta a Roma, non in macchina, e mi accorgo di cosa questo significhi.

In secondo luogo, chiedo al presidente della Commissione se non sia il caso di approvare una risoluzione in questo senso in modo da garantire che una delle modifiche più importanti che abbiamo approvato a salvaguardia dei pedoni e dei ciclisti sia effettivamente applicata. In Italia nessun vigile eleva la multa per divieto o perché non si è fermato durante l'attraversamento pedonale per far passare il ciclista o il pedone. Bisogna fare qualcosa. Forse 8 punti sono tanti, ma se iniziamo con 20 persone, poi 200, forse tutti gli altri impareranno a fermarsi. Chiedo sempre ai vigili e a tutti perché non si elevi la multa per questo tipo di infrazione, ma la risposta è sempre la stessa.

Un'ultima osservazione riguarda la questione dei fondi in maniera così ampia teoricamente assegnati dall'elevazione delle multe agli automobilisti: bisogna far qualcosa di concreto. Sono forse il Ministero dell'interno, quello dell'economia che

consentono che le risorse che i comuni introitano, anche se sono pochi, con le multe, siano spesi anche per altro.

CARMEN MOTTA. Porterò via pochissimo tempo ai colleghi che vorranno intervenire, ma solo per ringraziare il presidente Valducci anche della puntualizzazione, e cioè dell'impegno reciproco sostanziale che avevamo raggiunto nella precedente occasione di intervento sul codice della strada. Erano stati presentati effettivamente diversi emendamenti, lei aveva chiesto un ritiro sostanzialmente di questi emendamenti per circoscrivere la materia su cui il codice della strada interveniva.

Credo che questa sia l'occasione — così ci era stato detto — per intervenire e riproporre i temi che oggi i rappresentanti della FIAB e, in altro modo, anche dell'associazione «Salvaiciclisti», hanno rappresentato.

Vorrei dire a tutti i colleghi che non sono temi marginali, di nicchia, che riguardano amanti della bicicletta, ma è un modo di vivere le città, di percorrere le nostre strade, una modalità di spostamento che, soprattutto nei centri storici, va incentivata, ovviamente regolamentata, ma anche tutelata perché consente un decongestionamento del traffico e dell'ambiente cittadino. Io abito in pianura padana, dove la qualità dell'aria rappresenta un problema serissimo. È chiaro che non è grazie all'aumento di mille ciclisti che la qualità dell'aria improvvisamente cambia — ci mancherebbe — però tutto questo può concorrere a invertire una tendenza e ad aiutare persone con stili di vita che non solo aiutano la qualità della vita stessa, ma possono aiutare a loro volta le collettività.

Raccomando, quindi, i temi che sono stati rappresentati anche negli interventi dei rappresentanti delle associazioni intervenuti nella seduta odierna perché su questi, tra l'altro, ci sono sì sensibilità e attenzione, ma c'è bisogno anche di una cultura di una diffusione corretta di questi dati e, soprattutto, dell'impegno per il

quale tutti gli attori che agiscono sulla strada devono essere rispettosi, hanno diritti ma hanno anche regole.

Spero che in questa occasione ci sia la possibilità di vedere accolte alcune questioni che erano state poste nella precedente occasione di dibattito di modifiche al Codice della strada. In particolare, presidente, segnalo il riconoscimento e la tutela dell'incidente *in itinere*, davvero un tema molto sentito.

Vorrei ringraziare ulteriormente il presidente per le precisazioni sui mezzi utilizzati dai parlamentari. Io sono un parlamentare di lungo corso, terminerò, come il presidente, la mia esperienza, non ho mai avuto auto blu, non mi sono mai mossa «in modo privilegiato», ho una Panda di colore blu, ma non so se questo sia un problema. Mi muovo in bicicletta tutte le volte che posso e tutte le volte, ovviamente, che la distanza me lo consente.

Vorrei che anche da parte delle associazioni che si interessano di questi problemi si valorizzasse, non tanto per me, gli interventi, gli sforzi e il lavoro svolti da parte di tanti parlamentari anche su questi temi, che non si confondesse proprio sempre tutto. Bisogna sempre sapere distinguere tra chi si comporta bene e chi si comporta male, tra chi fa il proprio dovere e chi non lo fa, e valorizzare il merito, se possibile. Credo che questo ridarebbe voglia di lavorare a tutti, anche a quei cittadini che chiedono, come ha ricordato il presidente, che a essere più rigorosi siamo prima di tutto noi stessi nelle scelte che compiamo.

SILVIA VELO. Sarò rapidissima perché i colleghi hanno già detto molte cose, in particolare la collega Carmen Motta del Partito Democratico che, appunto, ha sempre sollecitato in Commissione trasporti questo tema ogni volta che ci siamo occupati di sicurezza stradale e di codice della strada.

Ringrazio l'associazione sia per il contributo puntuale che ha fornito e consegnato per il lavoro di revisione del Codice affrontato dalla Commissione, sia direi

soprattutto per il lavoro di pressione, come è stato definito, rispetto a un tema per il quale abbiamo - sta diventando evidente che dovremmo trovare gli strumenti - necessità di aggiornamenti e adeguamenti normativi, ma soprattutto di assumere un ruolo rilevante nella cultura politica, nella pianificazione delle città, nelle scelte sulla mobilità sostenibile e via discorrendo.

I colleghi l'hanno dimostrato con alcuni esempi: siamo intervenuti nella legislazione anche pesantemente - mi chiedo se non troppo pesantemente, vengono anche quei dubbi perché quando una sanzione diventa pesante c'è la tendenza a volte a non applicarla - siamo intervenuti sul Codice della strada a tutela dei ciclisti e dei pedoni, però i risultati non sono quelli sperati.

L'audizione di oggi deve servirci non solo per il nostro puntuale lavoro legislativo, ma soprattutto per il lavoro di sensibilizzazione di una cultura politica. La sicurezza dipende non solo da una legislazione più severa, dai controlli, come abbiamo detto, ma necessariamente - siamo arrivati da più parti a questa conclusione - da un cambiamento dei medesimi strumenti di mobilità. Se non si riduce il traffico privato, il traffico su gomma, se non si passa a una mobilità sostenibile come quella ciclistica, a un incremento consistente del trasporto pubblico, collettivo, i nostri risultati sulla riduzione del numero degli incidenti e dei morti arriveranno a un tetto al di sotto del quale non riusciremo a scendere.

Propongo alla Commissione un lavoro - l'abbiamo già detto e lo stiamo in parte già facendo - attraverso mozioni per l'Aula, attraverso una ricognizione sull'attuazione del decreto 120, una sollecitazione agli organi di polizia locale, ma anche agli organi di polizia stradale per l'attuazione. Ieri in un'interrogazione un collega ha segnalato che clamorosamente una norma non era neanche presa in considerazione. Francamente, questo diventa inaccettabile. È inutile ritornare a

modificare il Codice se ciò che esiste già non è attuato. Dobbiamo impegnarci a un lavoro organico.

MARIO LOVELLI. Rubo pochi istanti perché sono stato preceduto da colleghi che hanno già detto ampiamente ciò che intendevo esprimere. Innanzitutto, una mozione parlamentare del gruppo interparlamentare « Amici della bicicletta » sarà presentata a breve, e quindi sarà oggetto di discussione in Aula, così come - li avete citati anche voi - ci sono progetti di legge già depositati, altri in fase di elaborazione che riguardano la normativa specifica sulla mobilità ciclistica. Oggi, però, approfittando della vostra presenza e ringraziandovi per il materiale informativo che ci avete consegnato, molto ampio e sicuramente molto utile, anche per chi non lo conosceva, vorrei porre alcune domande.

Oggettivamente, questa è una legislatura che non può durare all'infinito perché siamo in una situazione di emergenza, e non è pensabile che sia prolungata oltre il termine, e quindi abbiamo pochi mesi di lavoro per lavorare alle modifiche del Codice della strada senza, peraltro, sapere dove riusciremo ad arrivare. Se estrapolassimo le norme dedicate al tema della mobilità ciclistica - abbiamo visto le vostre proposte e già le conoscevamo - scegliendo anche sulla base delle vostre indicazioni le questioni essenziali su cui intervenire e che magari, in sede legislativa, si potrebbero portare avanti, quali potrebbero essere le vostre proposte in materia? Si tratta di valutare se, di fronte a una situazione particolare e decidendo di intraprendere il procedimento in sede legislativa, cioè solo in Commissione - d'altronde, è stato fatto così anche per la legge 120 - possano essere individuate alcune specifiche questioni che rappresentino effettivamente delle priorità da affrontare nel corso di questo scorcio di legislatura.

In secondo luogo, a me sembra chiaro - lo scrivete anche voi - che la legge di riferimento n. 366 del 1998 è una legge « di riferimento » nel senso che lì si era

trovato un percorso anche dal punto di vista del finanziamento. Dovremmo ripartire di lì per rilanciare il finanziamento del piano della mobilità ciclistica sulla base delle indicazioni che vorrete fornirci in questa sede, quindi su questi aspetti sono utili le vostre indicazioni, ma in particolare vorrei porre un quesito su di una questione specifica. Avete sollevato la questione della riduzione dell'IVA sulle biciclette: è un'idea in qualche modo improvvisata o esiste un'elaborazione dalla quale si possa partire per delle riflessioni più approfondite?

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

ENRICO CHIARINI, *Responsabile gruppo tecnico della FIAB*. Abbiamo evidenziato le problematiche, a nostro giudizio, più urgenti nella relazione. Le rileggo molto velocemente e, comunque, provvederò a consegnarvi anche questa relazione che non è nella vostra cartella. Si tratta di: controsenso ciclabile (ovvero senso unico eccetto biciclette), segnali di indicazioni ciclistica, linea di arresto avanzata per le biciclette, riorganizzazione della modalità di attraversamento nelle intersezioni semaforizzate, riconoscimento della FIAB nella collaborazione ai programmi di educazione stradale e revisione dei segnali di obbligo e consiglio sulle piste ciclabili.

MARIO LOVELLI. Avete acquisito una ragionevole certezza sull'efficacia di questa norma in termini di sicurezza stradale? Cosa potete dirci?

ENRICO CHIARINI, *Responsabile gruppo tecnico della FIAB*. Sicuramente sì. Passerei, però, la parola a Galatola che, oltre che rispondere alla sua seconda questione, farà una puntualizzazione su questo aspetto.

EDOARDO GALATOLA, *Responsabile della sicurezza della FIAB*. Vorrei, prima di tutto, ringraziare perché considero la seduta di oggi proprio come il mantenimento di un impegno. Ha sempre valore rinviare

la discussione di un problema e poi affrontarlo successivamente perché significa che c'è una buona organizzazione, per cui sono fiducioso, anche solo per l'attenzione che ci avete riservato.

Vorrei dire che anche, a proposito delle osservazioni che sono state fatte sulle diverse responsabilità, che in sede legiferante e applicativa — è ovvio che è diverso il discorso delle amministrazioni locali — abbiamo cercato di sottolineare l'importanza dell'affrontare in modo organico la materia e questo può essere fatto solo in sede parlamentare per orientare le modifiche che saranno approvate nella giusta direzione.

Si sono elencati dei punti specifici. Chiediamo che ci sia un interesse a recepire delle valutazioni tecniche che dopo possano confluire in norme. Abbiamo cercato di sottolineare che alcuni elementi non sono congruenti, soprattutto nell'impostazione del Codice stesso.

Per quanto riguarda quanto c'è da fare, ovviamente la campagna dell'infortunio *in itinere* è anche simbolica, ma di valenza generale perché unisce il fatto di riconoscere lo spostamento in bicicletta con la valorizzazione della mobilità sostenibile in sé.

Naturalmente, ci sono altri elementi, come la campagna sulla riduzione dell'IVA, troverete un riferimento specifico riportato nella documentazione. Noi facciamo parte di un'organizzazione europea per la promozione ciclistica, l'*European cyclists' federation*, che spinge molto su questo e su altri interventi, per cui l'abbiamo inserito tra le nostre proposte in quanto è stato dimostrato che è di sicura efficacia.

Dal punto di vista, operativo, chiediamo quindi soprattutto — siamo ormai alla fine della legislatura, sicuramente, e ovviamente non si può ottenere tutto — che siano date indicazioni in sede di pianificazione. In Italia spesso siamo carenti su questo aspetto. Se si lavora in questo senso, potremmo anche riuscire anche ad impostare il lavoro per i futuri interventi normativi.

Sotto questo profilo, sono importanti la partecipazione e la condivisione. Vogliamo semplicemente — spero che sia stato chiaro — mettere a disposizione un umilissimo servizio di approfondimento tecnico sugli argomenti che crediamo importanti.

MARCO PIERFRANCESCHI, *Coordinatore del Movimento «Salvaiciclisti»*. Cercherò di rubarvi solo il tempo indispensabile per fornirvi una sintesi complessiva di quanto è stato detto perché, a scendere troppo nel dettaglio, si finisce col perdere la visione di insieme.

In questi anni i ciclisti stanno aumentando. È un dato positivo, anche nell'ottica in cui l'ha presentato il dottor Galatola, perché all'aumentare del numero dei ciclisti si riduce l'incidentalità e per un motivo ben preciso. La percezione dell'automobilista, di chi gli sta davanti in mezzo alla strada, in quel momento non è più di un estraneo, ma di qualcuno di famiglia, come suo figlio, uno zio.

Temo che in una situazione sostanzialmente anarchica e mal gestita, come quella della mobilità italiana in generale e a Roma, dove vivo, questo nel breve termine porterà a un aumento dell'incidentalità stradale se non saranno prese le dovute misure.

In quest'ottica, voglio semplicemente stimolarvi ad avere a cuore questa questione. Ho cominciato ad andare in bicicletta circa vent'anni fa. Mi è piaciuto, ho continuato, ho coinvolto i miei amici e nel corso degli anni ho cominciato a contare quelli che si erano fatti male andando in bicicletta. Un'amica è finita per un mese in coma con un trauma cranico e a seguito di riabilitazione adesso sta bene. Altre persone che conoscevo di vista sono morte. Una bicicletta bianca è su via dei Fori Imperiali ed è di una ragazza che ho conosciuto frequentando l'ambiente della bicicletta a Roma.

Non voglio dire che questo accadrà anche a voi, ai vostri cari, ma è un'esigenza quella di intervenire sul codice della strada perché, almeno attualmente, esso equipara le biciclette agli altri veicoli: nella

situazione attuale, con le amministrazioni distratte, con i vigili che pensano ad altro, questo significa che i ciclisti sono abbandonati in mezzo a un mare di macchine. L'automobilista se ne sta protetto nella sua scatoletta di lamiera, non ha la sua pelle esposta, non rischia la sua, ma la pelle degli altri e non sente la necessità di stare attento. Bisogna fare in modo — voi siete quelli che possono farlo — di limitare i danni perché il numero dei ciclisti aumenterà e la cultura di questo Paese non è adeguata a gestire questo momento.

VALERIO PARIGI, *Coordinatore del Movimento «Salvaiciclisti»*. Sono lieto che siamo in una sede legislativa o almeno a monte di future iniziative legislative. Molto brevemente, l'immagine che vedete proiettata, che ho intitolato «non è un sogno», è una realtà così come la vedete illustrata, con i bambini che giocano per le strade delle terre in cui ho trascorso gran parte della mia vita adulta, il mitico nord Europa. Ho piena comprensione quando si dice in maniera un po' generica che i vigili urbani non intervengono o, per esempio, che molte amministrazioni locali sono inerti su questi terreni. Questi risultati si ottengono anche con interventi legislativi che, soprattutto nel caso nostro, possono eliminare alcune oscurità e nebulosità della nostra normativa, che spesso diventa l'appiglio per non fare.

Riporto, se mi permettete, due esempi. Questa, diffusa in tutta l'Europa, è chiamata una strada a moderazione del traffico, un passaggio oltre alla cosiddetta zona 30. Il cartello che vedete è quello che nel codice della strada italiano è detto di zona residenziale ed è, in pratica, soltanto informativo. Ormai in tutti i codici della strada europei quel cartello e questo contesto significano ribaltamento della gerarchia del traffico, per cui il mezzo motorizzato passa all'ultimo posto e deve dare la precedenza a tutti, compresi i bambini che giocano per strada.

Faccio notare anche che non si tratta, però, soltanto di segnaletica. Vedete che ci sono degli interventi costruttivi, che potrebbero anche essere vincolati o inseriti

in indicazioni legislative che impediscano, di fatto, il traffico e la sosta selvaggia. Ci sono dei restringimenti ed esiste un'intera tecnica ingegneristica detta, appunto, della moderazione del traffico che dovremmo inserire nella nostra normativa, spesso per sottrarre alle amministrazioni comunali inerti e cavillose il famoso « non si può ».

Mi permetto solo di rispondere su una delle questioni più controverse, i cosiddetti controsensi ciclabili, ormai diffusi in maniera massiccia in tutti i Paesi d'Oltralpe, ossia in tutta Europa eccetto l'Italia. Questo già dovrebbe dire qualcosa. Se sono diffusi dappertutto, vuol dire che funzionano. In ogni caso, tutti gli studi e le statistiche effettuati in questo campo provano che il senso unico, eccetto bici in zone 30 o contesti simili, non solo non è pericoloso, ma riduce in maniera massiccia l'incidentalità generalizzata, ovvero non solo quella nei confronti dei ciclisti.

Questo mi pare uno dei punti essenziali su cui intervenire sul Codice della strada. Peraltro, alcune amministrazioni un po' più coraggiose già lo applicano in Italia. Per avere un'applicazione generalizzata e sottrarre i tipici cavilli del « non si può » necessitiamo di un chiarimento esplicito nel Codice della strada.

PAOLO BELLINO, *Coordinatore romano del Movimento « Salvaiciclisti »*. Ho già parlato troppo, voglio solo scusarmi col presidente *in primis* e con tutti i commissari per aver detto una sciocchezza sull'auto blu. Adesso Massimo Berardi offrirà in sintesi alcune risposte ai quesiti posti.

MASSIMO BERARDI, *Coordinatore del Movimento « Salvaiciclisti »*. L'onorevole ci chiedeva cosa possiamo suggerirgli. La prima cosa che verrebbe da rispondere è che siete voi gli esperti e dovrete darci voi, invece, le indicazioni, ma questo, chiaramente, è uno scherzo.

Noi usiamo la strada ogni giorno con la bicicletta, a Roma in particolare, io come altri amici, quindi forse è giusto che vi diamo le valutazioni a caldo che raccogliamo sulla strada. La risposta è semplice: innanzitutto - l'abbiamo detto già e l'avete

detto anche voi - bisogna stimolare le amministrazioni al rispetto delle normative vigenti. Già quello ci porterebbe molto avanti, per cui da questo punto di vista non servirebbero nuove norme. Tutto ciò che diceva il rappresentante di FIAB sulla segnaletica deve invece essere introdotto, il controsenso è sicuramente una soluzione ottimale per aumentare anche il livello di attenzione dell'automobilista e questo, secondo me, deve essere il punto fondamentale perché gli automobilisti rappresentano effettivamente il pericolo. Dico sempre che l'automobile uccide il pedone e il ciclista e l'automobilista. Il paradigma è molto semplice, il rischio è che abbiamo un mezzo grosso pesante che circola in città dove ci sono degli utenti, che chiamiamo leggeri, della strada e che possono essere colpiti molto facilmente.

I punti, quindi, sono: limiti di velocità, zone 30 rispettate, divieto assoluto della doppia fila, pericolosa per i ciclisti e per i motociclisti addirittura - basta spostarsi un attimo in centro di carreggiata e chi ha lasciato la macchina in doppia fila per andare a prendere un caffè in cinque minuti può causare un danno a volte anche molto grave - intermodalità. Perché non stimolare, infatti, le compagnie di trasporto pubblico ad adottarla, ossia a permetterci di portare la bicicletta in metropolitana? In questo modo, se si deve andare all'Eur, si prende la bicicletta, si sale a Cavour, si scende all'Eur e si va a lavorare tranquillamente senza dover percorrere la Cristoforo Colombo, effettivamente molto trafficata.

Quanto ai parcheggi per le biciclette, le leghiamo al palo, ma potrebbe esserci qualche altra soluzione, come chiedere all'amministrazione dei condomini di obbligare, lì dove c'è spazio, all'utilizzo di rastrelliere. Sarebbe sicuramente un incentivo alla ciclabilità.

Perché, inoltre, non dare degli incentivi economici? Quando si parla di crisi si incentivano i cittadini italiani a comprare l'automobile: perché, invece, non incentivare a comprare la bicicletta? Questo non favorirebbe solo la ciclabilità, ma anche gli

interessi economici dei produttori di biciclette, creerebbe un indotto interessante.

In Italia siamo degli ottimi produttori di biciclette, ma la maggior parte del fatturato credo che derivi dal settore delle biciclette da corsa e delle biciclette sportive: perché non introdurre un altro mercato che potrebbe interessare tutto il nostro Paese, che ha bisogno comunque di nuove risorse, magari con una legge *ad hoc* del Ministro della salute? In fondo, stiamo parlando anche di una campagna a favore della nostra salute. Chi si muove in bicicletta ha meno esigenze di andare in palestra o di tutelarsi fisicamente e non parliamo dei risvolti ecologici perché sarebbe troppo banale. Ci sono delle note positive in tutto questo, mentre a volte si innescano ragionamenti che sono in realtà come un cane che si morde la coda, come quello che non si utilizzano i mezzi pubblici perché non sono sufficienti.

Con le biciclette stiamo andando un po' avanti, sono aumentate. Adesso non conosco più tutti i ciclisti di Roma, prima purtroppo li conoscevo tutti e questo è molto bello. Io sono napoletano e quando vivevo a Napoli non vedevo mai biciclette, forse una volta l'anno, mentre adesso vado a Napoli e vedo biciclette per strada. Si è innescato un processo.

Cerchiamo di stargli dietro, di offrire a chi sta facendo una scelta per ora ancora coraggiosa la normalità. Non vogliamo essere i simpatici ciclisti un po' fricchettoni che vanno in giro in bicicletta perché fricchettoni non siamo. Vogliamo essere persone normali che hanno diritto a usare una strada, per la quale pagano le tasse. In questo modo, invece, paghiamo le tasse per strade che non possiamo utilizzare come si converrebbe.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di FIAB e del Movimento «Salvaiciclisti» per la relazione e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 19 luglio 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2>MODIFICHE AL CDS LA POSIZIONE DELL'UTENZA NON MOTORIZZATA</h2> <p>Edoardo Galatola Responsabile Sicurezza FIAB</p> 	
	<p>Edoardo Galatola - Modifiche CdS Priorità e richieste - 1</p>	

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2>LA SICUREZZA DEI CICLISTI E DEGLI ALTRI UTENTI DEBOLI DELLA STRADA SITUAZIONE ATTUALE E PRIORITA'</h2>	
	<p>Edoardo Galatola - Modifiche CdS Priorità e richieste - 2</p>	


in bici per l'ambiente

Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Sicurezza dellà mobilità ciclistica e pedonale



Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 3


in bici per l'ambiente

Audizione
Commissione
Trasporti

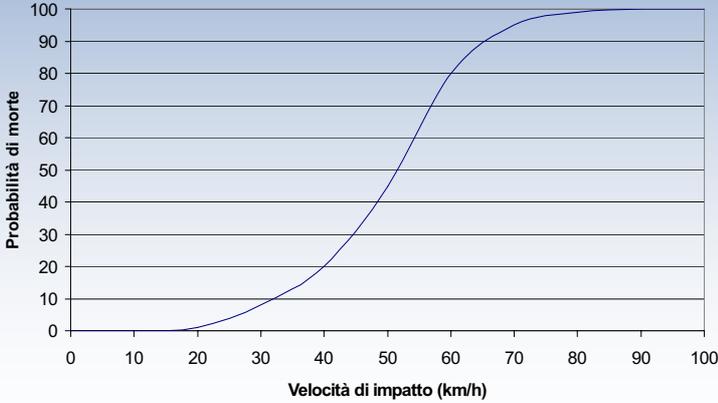
Roma 18
aprile 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Correlazione velocità/rischio

Rischio di morte per pedoni/ciclisti in funzione della velocità di impatto



Velocità di impatto (km/h)	Probabilità di morte (%)
0	0
10	0
20	0
30	5
40	20
50	50
60	80
70	95
80	99
90	100
100	100

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 4


in bici per l'ambiente

Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Correlazione velocità di impatto/rischio

Essere investiti a	Equivale ad una	Probabilità di morte	Spazio/tempo di frenata asciutto		Spazio/tempo di frenata bagnato	
30 km/h	caduta dal 1° piano	<10%	14 m	2,4 s	17 m	3,1 s
50 km/h	caduta dal 3° piano	50%	30 m	3,4 s	38 m	4,5 s
70 km/h	caduta dal 5° piano	>90%	52 m	4,3 s	68 m	6,0 s

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 5


in bici per l'ambiente

Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

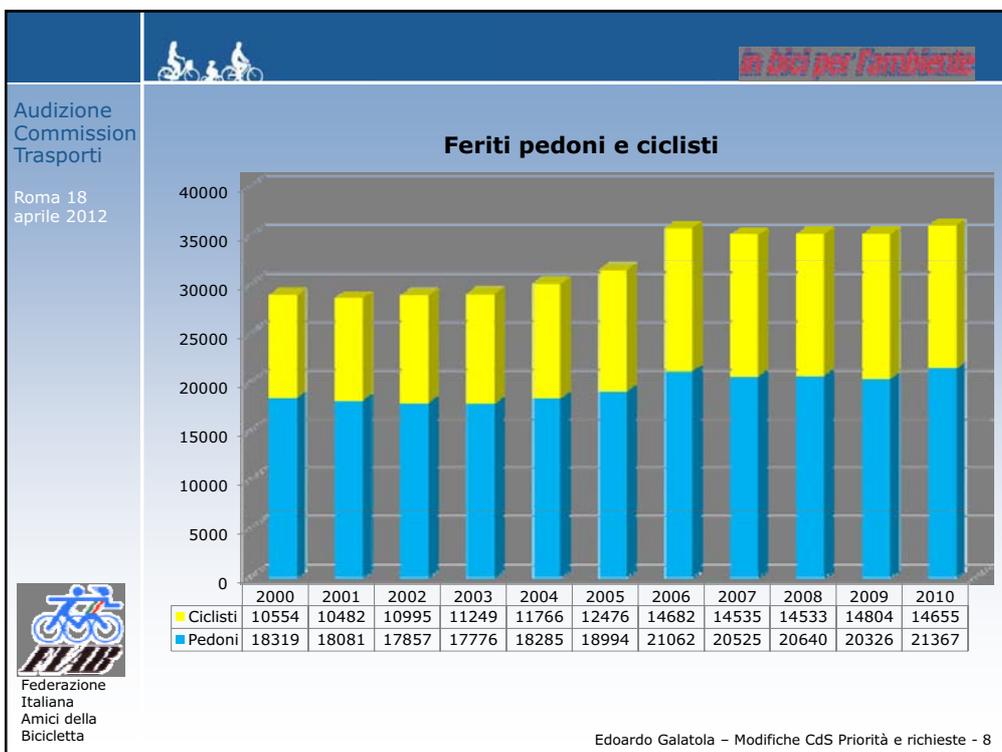
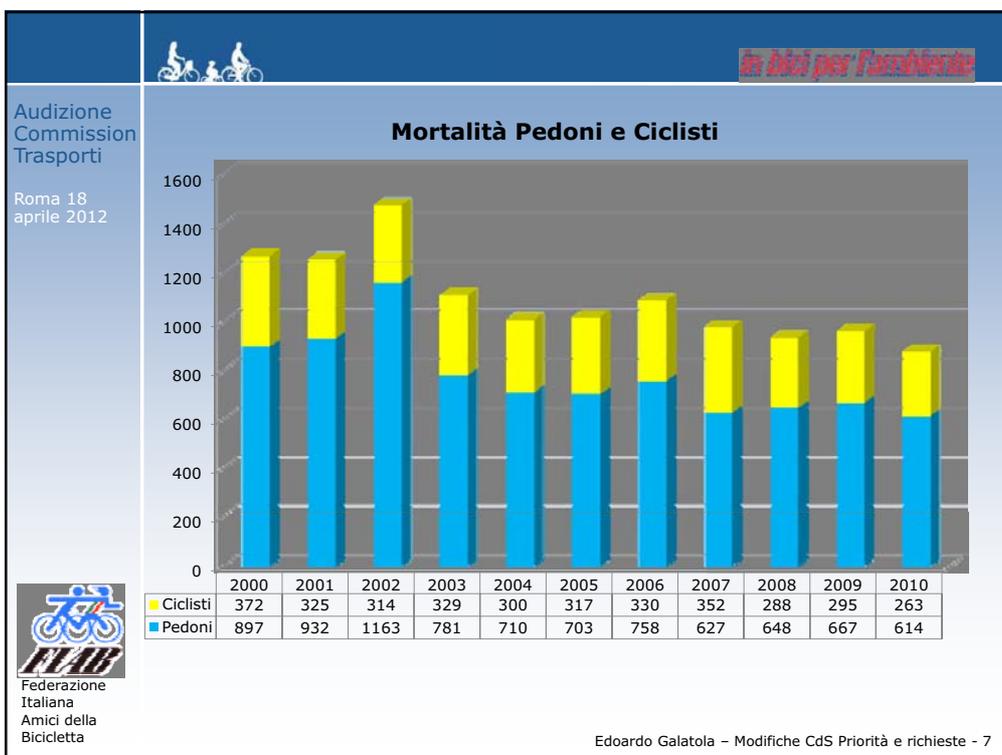


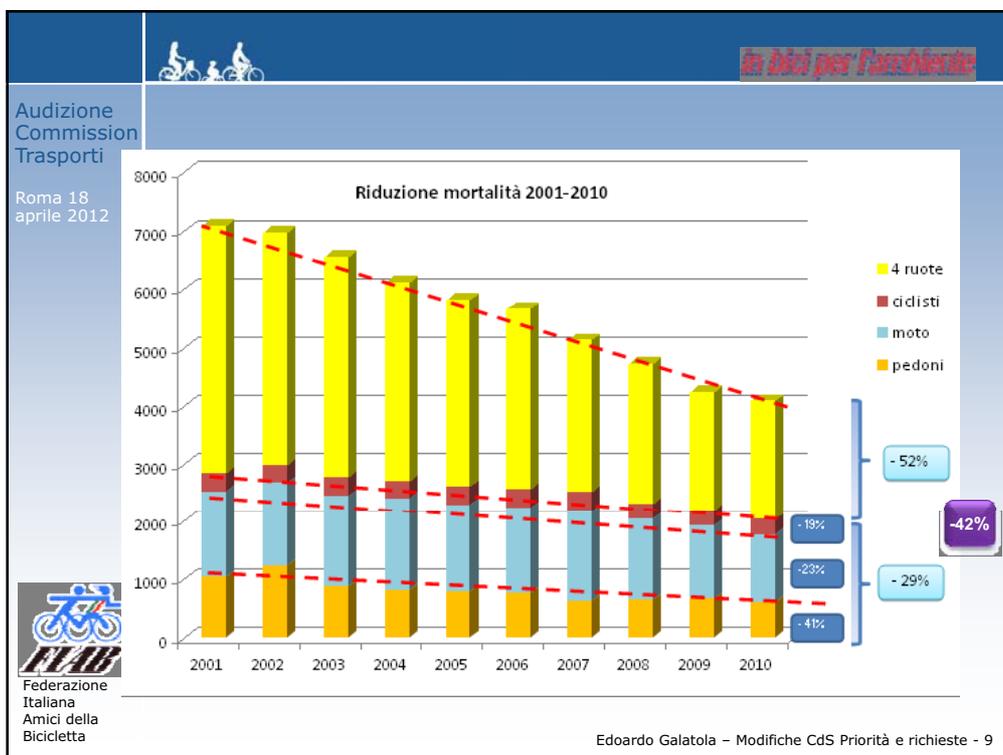
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Analisi dell'incidentalità e peculiarità della situazione italiana



Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 6





In bici per l'ambiente

Audizione Commissioni Trasporti
Roma 18 aprile 2012

DATI 2010	Pedoni	bici	moto	ciclomotori	auto	camion	bus
Italia	614	263	943	213	1817	193	9
Belgio	99	86	108	32	479	68	2
Repubblica Ceca	176	84	84	9	497	46	3
Danimarca	44	26	22	11	135	16	0
Germania	591	462	650	99	2110	182	11
Estonia	23	7	2	3	54	6	2
Irlanda	49	13	29	0	160	20	0
Grecia	202	15	405	28	680	113	0
Spagna	470	56	437	156	1260	260	21
Francia	485	147	734	248	2117	224	4
Cipro	18	2	24	11	37	0	0
Lettonia	82	26	10	1	115	9	2
Lussemburgo	1	1	1	0	27	2	0
Ungheria	192	92	49	19	330	35	12
Olanda	63	138	68	47	288	29	0
Austria	98	32	68	18	291	24	8
Polonia	1236	280	259	83	1853	165	14
Portogallo	148	29	115	58	301	129	5
Romania	868	182	59	114	971	89	10
Slovenia	26	17	17	7	44	4	0
Slovacchia	113	22	34	0	182	18	12
Finlandia	35	26	18	9	159	20	0
Svezia	45	30	51	11	230	16	1
Regno Unito	524	104	472	16	1123	59	16

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 10

XVI LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 APRILE 2012

		in bici per l'ambiente				
		Paese	Anno	Utenza Debole	Quattro Ruote	Differenza
Audizione Commissione Trasporti	Roma 18 aprile 2012	Italia	2010	2033	2019	-14
		Polonia	2010	1858	2050	192
		Germania	2009	1802	2350	548
		Francia	2010	1614	2378	764
		Romania	2010	1223	1154	-69
		Spagna	2009	1119	1595	476
		Regno Unito	2009	1116	1221	105
		Grecia	2009	650	806	156
		Rep. Ceca	2009	353	548	195
		Ungheria	2010	352	388	36
		Portogallo	2009	350	490	140
		Belgio	2009	325	621	296
		Olanda	2009	316	329	13
		Austria	2010	216	336	120
		Slovacchia	2009	169	215	46
		Svezia	2008	137	260	123
		Lettonia	2009	119	135	16
		Danimarca	2010	103	152	49
		Irlanda	2008	91	189	98
		Finlandia	2010	88	184	96
		Slovenia	2010	67	72	5
		Cipro	2004	55	62	7
		Estonia	2009	35	63	28
		Lussemburgo	2010	3	29	26

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Modifiche Lcds Priorità e richieste - 11

		in bici per l'ambiente			
		Rank	Utenza Debole 2001-2010	Quattro ruote 2001-2010	Totale 2001-2010
Audizione Commissione Trasporti	Roma 18 aprile 2012	1	Lussemburgo -83%	Spagna -61%	Lettonia -61%
		2	Lettonia -61%	Lettonia -61%	Estonia -61%
		3	Estonia -61%	Estonia -61%	Spagna -55%
		4	Portogallo -56%	Slovenia -57%	Lussemburgo -54%
		5	Irlanda -54%	Svezia -57%	Francia -51%
		6	Svezia -48%	Francia -57%	Slovenia -50%
		7	Rep. Ceca -44%	Media Eu 15 -53%	Svezia -50%
		8	Slovacchia -44%	Germania -52%	Portogallo -49%
		9	Spagna -43%	Italia -52%	Irlanda -48%
		10	Belgio -42%	Regno Unito -49%	Media Eu 15 -48%
		11	Regno Unito -42%	Austria -48%	Germania -48%
		12	Media Eu 15 -41%	Media Eu 27 -48%	Regno Unito -46%
		13	Ungheria -40%	Irlanda -45%	Slovacchia -44%
		14	Germania -40%	Lussemburgo -44%	Belgio -43%
		15	Slovenia -40%	Belgio -44%	Media Eu 27 -43%
		16	Finlandia -39%	Slovacchia -44%	Austria -42%
		17	Cipro -39%	Portogallo -43%	Italia -42%
		18	Francia -38%	Danimarca -42%	Olanda -41%
		19	Media Eu 27 -36%	Ungheria -40%	Ungheria -40%
		20	Grecia -34%	Olanda -39%	Rep. Ceca -40%
		21	Danimarca -33%	Cipro -39%	Cipro -39%
		22	Austria -32%	Rep. Ceca -37%	Danimarca -39%
		23	Polonia -31%	Finlandia -37%	Finlandia -38%
		24	Olanda -31%	Grecia -30%	Grecia -32%
		25	Italia -30%	Polonia -28%	Polonia -29%

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 12


in bici per l'ambiente

Audizione
Commission
Trasporti

Roma 18
aprile 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

rank	Pedoni		Bici		Moto	
1	Lussemburgo	0,21	Spagna	0,12	Lussemburgo	0,21
2	Olanda	0,38	Grecia	0,13	Estonia	0,37
3	Svezia	0,49	Regno Unito	0,17	Lettonia	0,48
4	Finlandia	0,66	Lussemburgo	0,21	Finlandia	0,51
5	Germania	0,72	Francia	0,24	Danimarca	0,60
6	Francia	0,78	Cipro	0,25	Slovacchia	0,63
7	Danimarca	0,80	Portogallo	0,27	Irlanda	0,66
8	Regno Unito	0,85	Irlanda	0,29	Svezia	0,67
9	UE15	0,88	Svezia	0,32	Ungheria	0,68
10	Belgio	0,93	UE15	0,36	Olanda	0,70
11	Italia	1,02	Austria	0,38	Regno Unito	0,79
12	Spagna	1,03	Slovacchia	0,41	Romania	0,80
13	Irlanda	1,11	Italia	0,44	Repubblica Ceca	0,90
14	Austria	1,17	UE27	0,44	Polonia	0,90
15	UE27	1,28	Danimarca	0,47	Germania	0,91
16	Slovenia	1,28	Finlandia	0,49	Austria	1,03
17	Portogallo	1,39	Estonia	0,52	Slovenia	1,18
18	Repubblica Ceca	1,70	Germania	0,56	UE27	1,21
19	Estonia	1,72	Polonia	0,73	UE15	1,29
20	Grecia	1,80	Belgio	0,81	Spagna	1,30
21	Ungheria	1,91	Repubblica Ceca	0,81	Belgio	1,31
22	Slovacchia	2,09	Olanda	0,84	Francia	1,58
23	Cipro	2,28	Slovenia	0,84	Portogallo	1,63
24	Polonia	3,24	Romania	0,85	Italia	1,93
25	Lettonia	3,61	Ungheria	0,92	Grecia	3,86
26	Romania	4,04	Lettonia	1,14	Cipro	4,43



Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 13


in bici per l'ambiente

Audizione
Commission
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

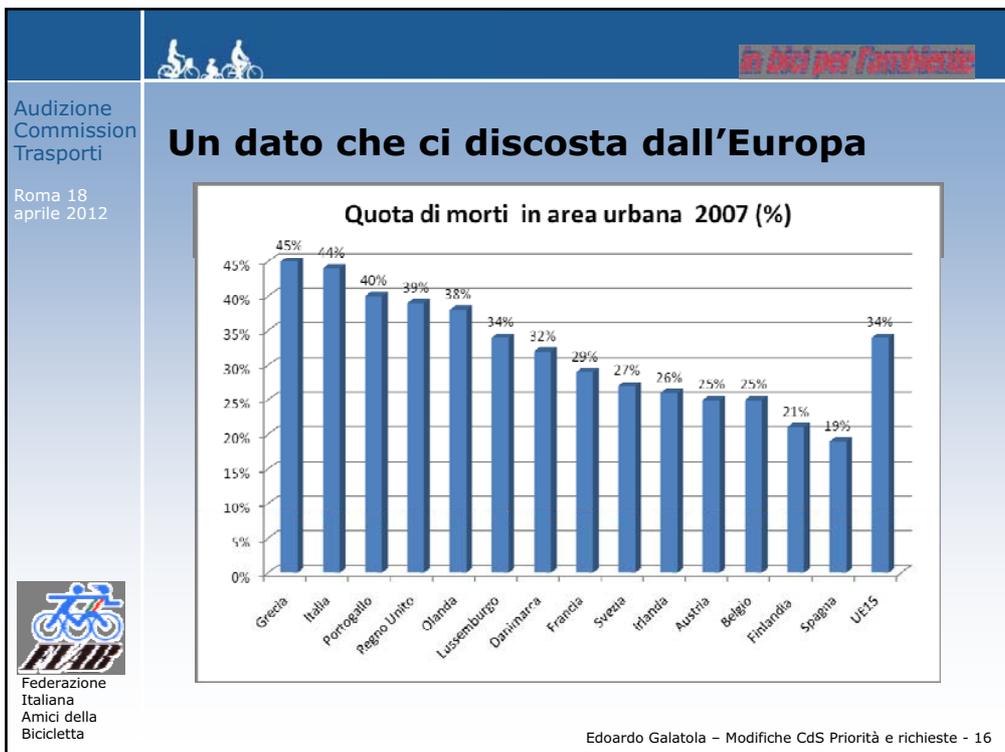
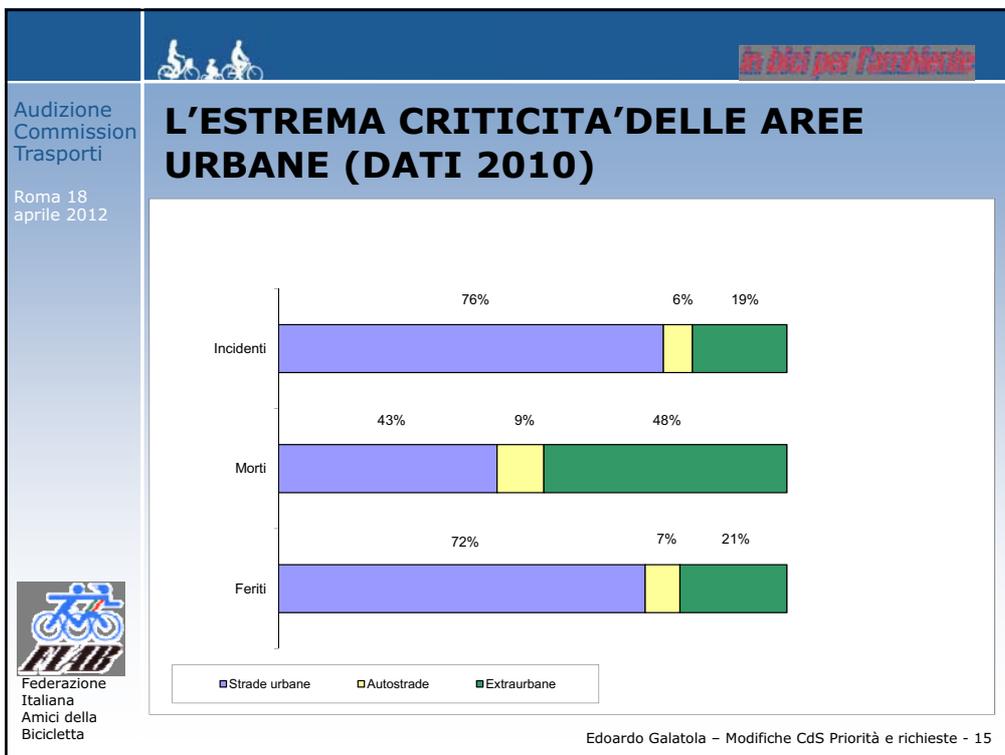


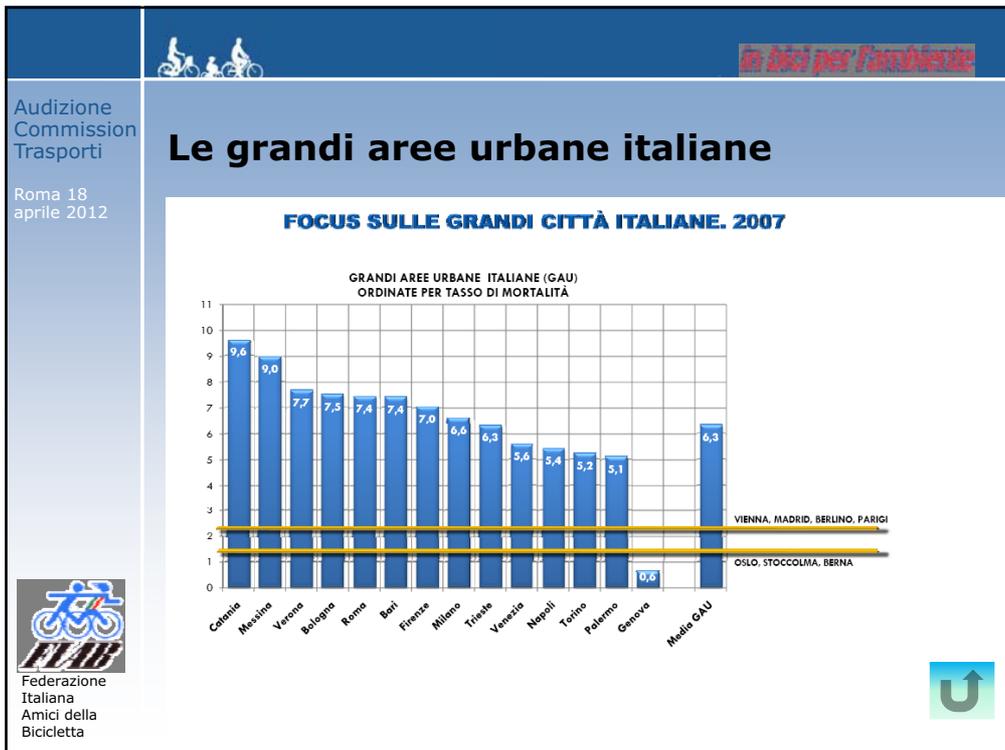
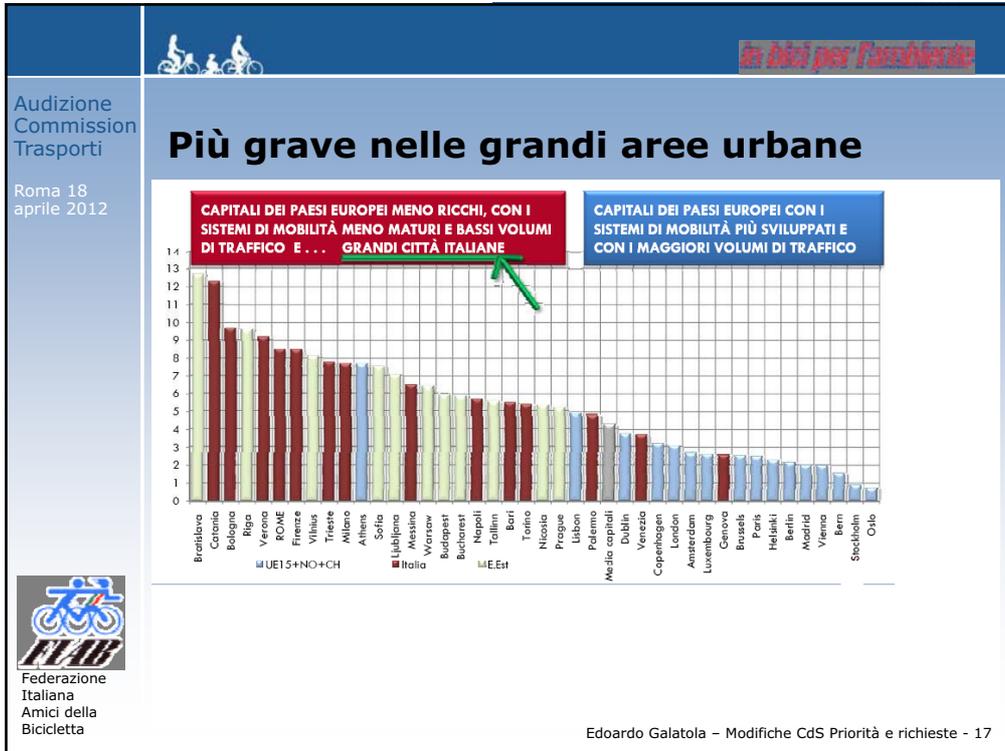
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

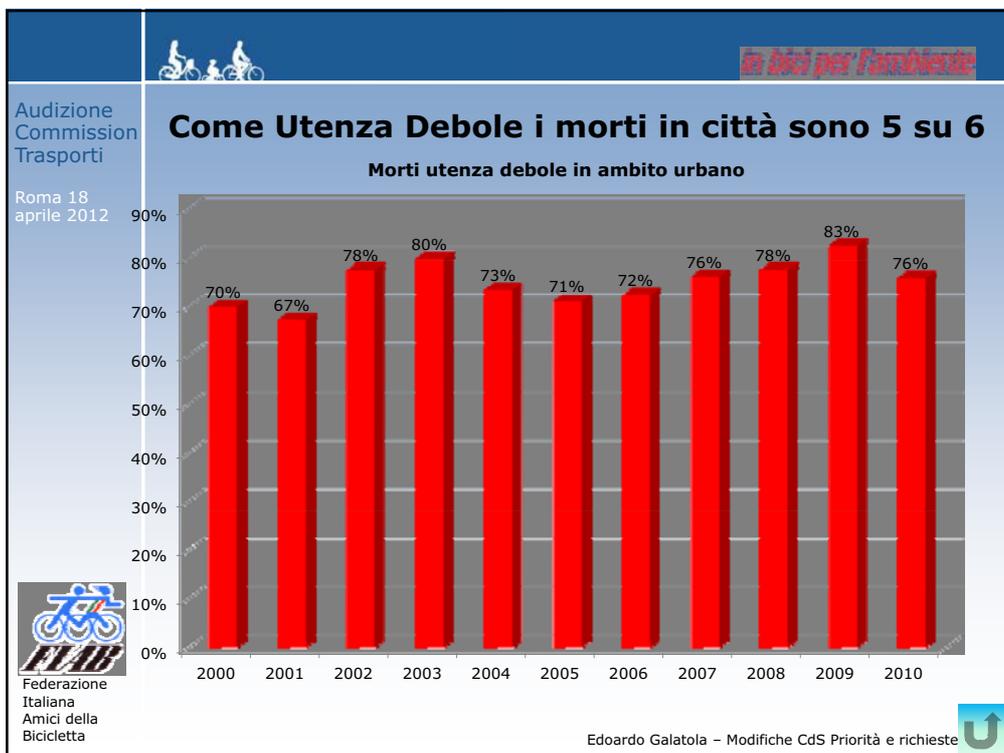
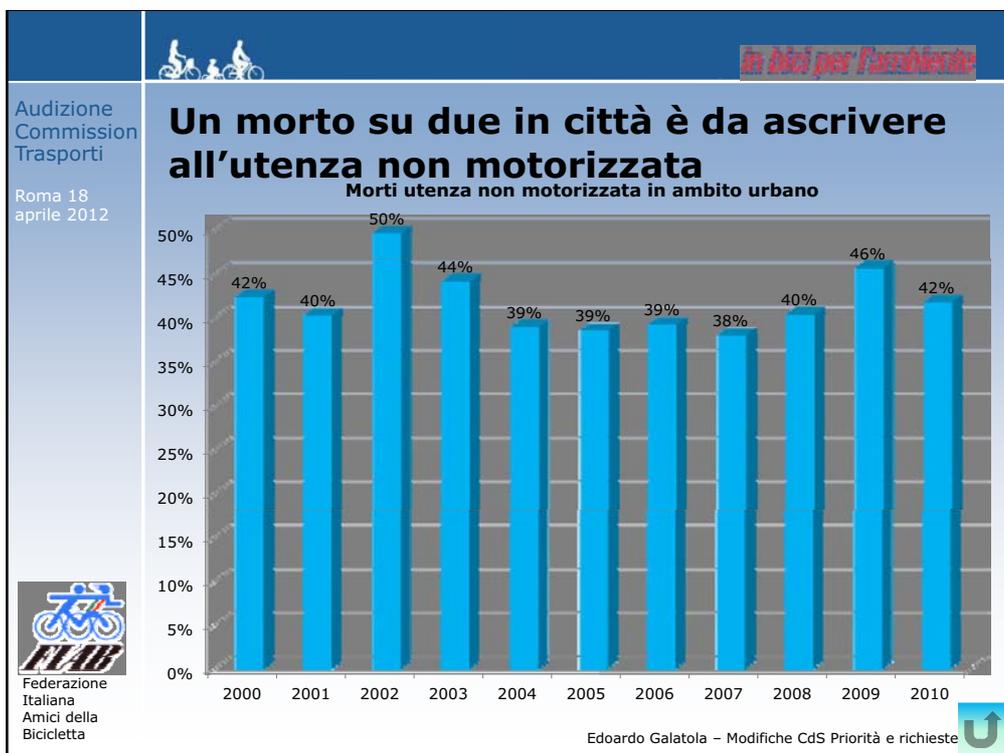
Peculiarità della mobilità urbana



Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 14





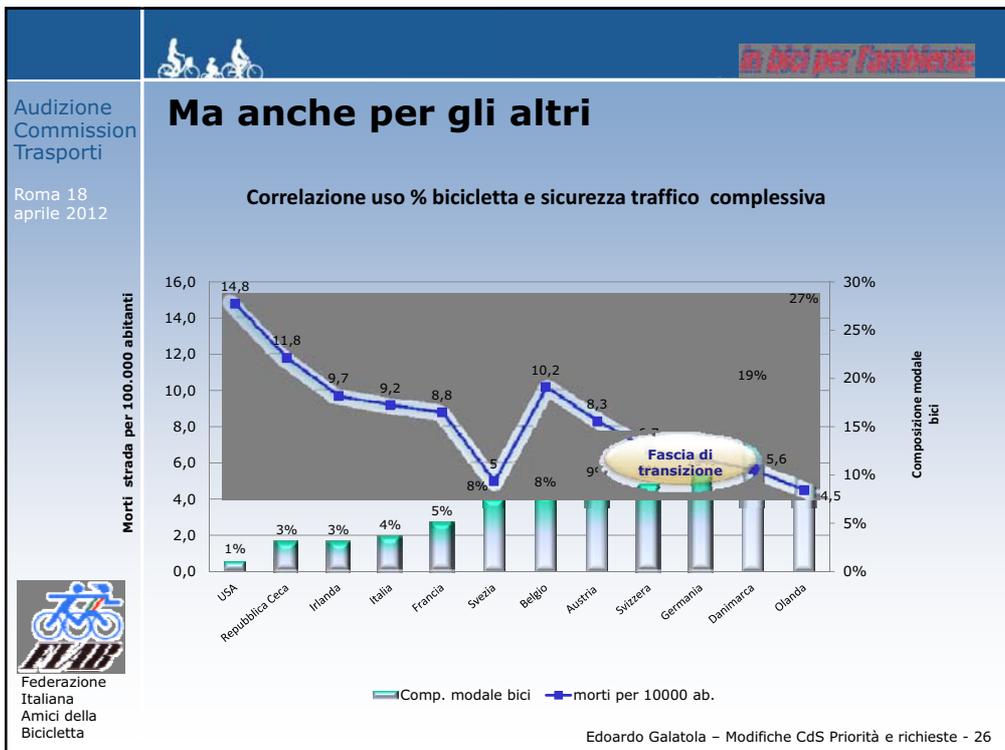
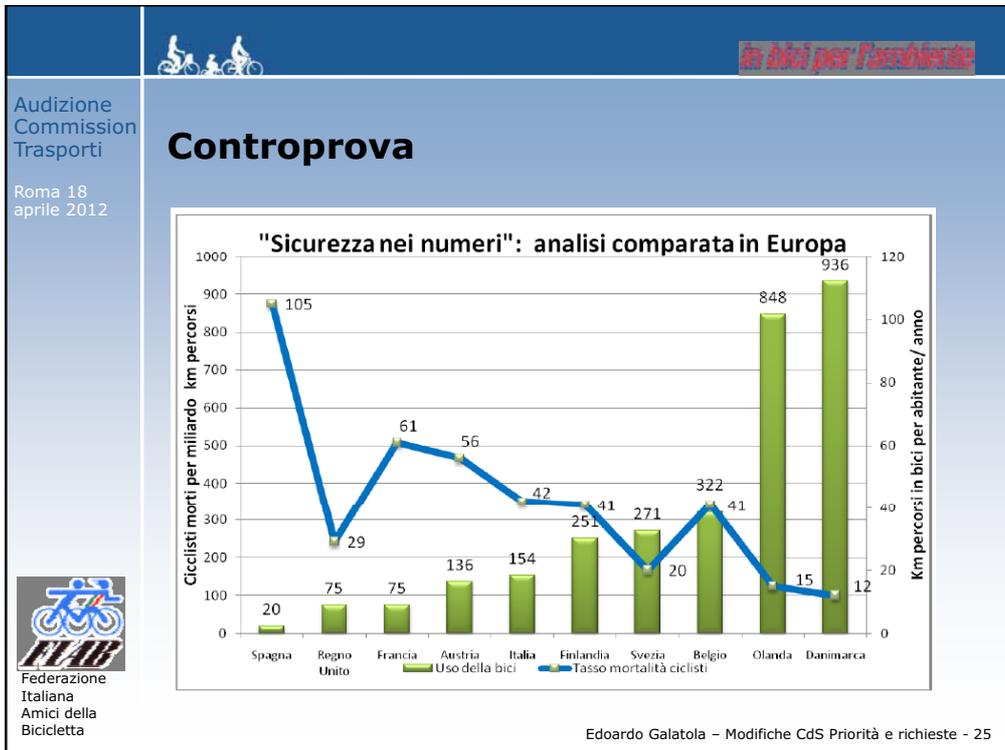


 in bici per l'ambiente	
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2 style="text-align: center;">Convenienza individuale e sociale dell'uso della bicicletta</h2>
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	
<small>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 21</small>	

 in bici per l'ambiente	
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2 style="text-align: center;">Effetti su sicurezza e salute</h2> <ul style="list-style-type: none"> • “La salute dei singoli ciclisti aumenta con la diminuzione della guida di autoveicoli. I vantaggi del ciclismo sono stati confrontati con i rischi per la salute, come ad esempio l'ingestione di polveri fini e di incidenti stradali. • La stima è stata elaborata calcolando gli effetti sulla salute sostituendo brevi spostamenti dall'auto alla bici. • Si è calcolato che il guadagno in speranza di vita è da 3 a 14 mesi, mentre da 1 a 40 giorni sono persi a causa dell'esposizione alle polveri sottili e 5-9 giorni sono persi a causa di incidenti stradali mortali. • I vantaggi per la società (Servizio Sanitario Nazionale) sono inoltre ancora superiori a quelli dei singoli ciclisti singoli” Jeroen de Hartog e Gerard Hoek, IRAS, NL • Altri studi indicano che il rapporto tra giorni di vita guadagnati e persi è pari a 20:1
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	
<small>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 22</small>	

		
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Gli interventi più efficaci per la sicurezza dei ciclisti</h2>	
		
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 23</p>	

		
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>SICUREZZA: FATTORE N. 1</h2>	
	<ul style="list-style-type: none">• Safety in numbers• Aumentare l'uso della bicicletta• C'è una correlazione tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità• Jacobsen, Inj Prev 2003;9(3):205-9, ha calcolato che raddoppiando i ciclisti il rischio per km si riduce del 34% mentre se questi si dimezzano il rischio aumenta del 52%.	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 24</p>	

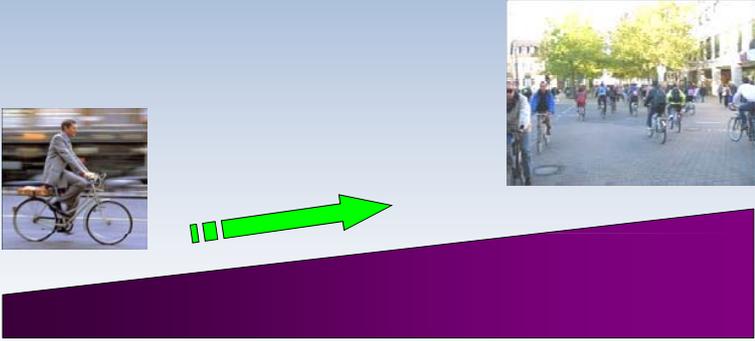


Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

in bici per l'ambiente

Il percorso in salita dell'Italia



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 27

Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

in bici per l'ambiente

SICUREZZA: FATTORE N. 2

- Ridurre le differenze di velocità
- C'è una correlazione diretta tra velocità di impatto e mortalità

Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 28

Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

**Le conseguenze cambiano rapidamente
all'aumentare della velocità d'impatto**

Conseguenze dell'incidente

60 50 40 30 20 km/h

Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola - Modifiche CdS Priorità e richieste - 29

Audizione
Commissione
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

Di conseguenza

- Le **zone 30** devono essere la regola e non l'eccezione; prioritarie anche rispetto alle piste ciclabili.
- garantire il **non superamento dei 50 km/h in città**, che è un obbligo, è scritto nel codice della strada, ma è un obbligo che nessuno rispetta! Naturalmente solo sulle direttrici di attraversamento che, anche queste, dovrebbero essere l'eccezione e non la norma per il traffico cittadino

Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola - Modifiche CdS Priorità e richieste - 30

Audizione
Commission
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

in bici per l'ambiente

Perché è importante intervenire sul Codice della Strada?



Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 31

Audizione
Commission
Trasporti

Roma 18
aprile 2012

Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

in bici per l'ambiente

Necessità di intervento

- Innanzitutto occorre partire dai principi informativi del Codice stesso. Infatti l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che
- "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della **sicurezza stradale**, perseguendo gli obiettivi: di **ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare**; di **migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini** anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 32

		
Audizione Commission Trasporti	<h2>Necessità di intervento</h2>	
Roma 18 aprile 2012	<ul style="list-style-type: none">• Ciò significa che i costi economici e sociali ed ambientali sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno- o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.• Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informativi del CdS.	
 Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 33	

		
Audizione Commission Trasporti	<h2>Necessità di intervento</h2>	
Roma 18 aprile 2012	<ul style="list-style-type: none">• Importanza della Terminologia• Art. 2, 50: Velocipedi	
 Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 34	

	 
Audizione Commissione Trasporti Roma 18 aprile 2012	<h2 style="text-align: center;">Necessità di intervento</h2> <ul style="list-style-type: none"> • È quindi auspicabile prevedere un intervento organico e strutturale che, in accordo all'art. 1, tuteli e incentivi la mobilità sostenibile ed in particolare quella ciclistica, oltre ad integrare i diversi segmenti della mobilità • Nella revisione del Codice devono essere coinvolti rappresentanti dell'utenza non motorizzata da privilegiare (o non penalizzare) e del trasporto collettivo. • Le modifiche devono permettere: <ul style="list-style-type: none"> • una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono • una sua semplificazione sostanziale • soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale ed incentivo dell'utenza debole <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 35</p>
 <p style="font-size: x-small;">Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	

	 
Audizione Commissione Trasporti Roma 18 aprile 2012	<h2 style="text-align: center;">Necessità di intervento</h2> <ul style="list-style-type: none"> • È da prevedere una esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile. • Il Codice deve comunque (sempre dai suoi principi fondatori) perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, che i miglioramenti non sono sufficienti, ma soprattutto che i miglioramenti non sono uniformi. • L'incidentalità infatti non è diminuita in ambito urbano ed in qualche caso è aumentata; in questo contesto gli incidenti gravi interessano soprattutto l'utenza debole ed in particolare pedoni e ciclisti. <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 36</p>
 <p style="font-size: x-small;">Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	

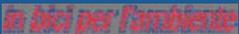
	 in bici per l'ambiente
Audizione Commissione Trasporti	<h2 style="color: black;">Necessità di intervento</h2>
Roma 18 aprile 2012	<ul style="list-style-type: none"> • Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è sufficiente più la buona volontà). • Il Codice va infine snellito, per cui ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituire base per una revisione futura.
 Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 37

	 in bici per l'ambiente
Audizione Commissione Trasporti	<h2 style="color: black;">Il ruolo della bicicletta</h2>
Roma 18 aprile 2012	<ul style="list-style-type: none"> • Pur essendo la bicicletta un veicolo con diritti e doveri al pari degli altri veicoli, non vi è dubbio che il ciclista (assieme ad altri) debba essere considerato un utente debole. Il ciclista però non è pericoloso per se stesso, significando con questo che in genere il ciclista si fa male solo quando è investito. • Il ciclista è un utente nobile, sia perché realizza in assoluto la migliore performance in termini di impatto ambientale/km percorsi, sia perché egli stesso è un elemento di moderazione del traffico. • Anche se in questa veste molti lo vedono in realtà come un intralcio al traffico. • Il ciclista è pertanto creditore di sicurezza e per ottenerla l'unica risposta non può essere la segregazione, bensì un mix tra reti dedicati e moderazione del traffico.
 Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 38

	
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2 style="text-align: center;">Attuale situazione: PdL presentate e OdG approvati</h2>
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	 <p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 39</p>

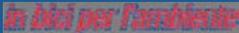
	
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2 style="text-align: center;">PdL presentate nell'attuale legislatura</h2> <ul style="list-style-type: none"> • 1032 Motta "Disposizioni per il finanziamento di interventi in favore della mobilità ciclistica" • 1061 Compagnon "Disposizioni per la predisposizione del Programma nazionale per la mobilità ciclistica nonché per la realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia" • 1692 Pinzger "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale" • 1998 Dussin "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" • 2126 Dussin "Norme per lo sviluppo della mobilità ciclistica, per la promozione dell'uso della bicicletta e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili"
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 40</p>

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>PdL presentate nell'attuale legislatura</h2> <ul style="list-style-type: none">• 2409 Cavallaro Norme per la tutela e valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce• 2477 Motta Disposizioni per la tutela e la valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce• 2480 Bratti-Motta Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale• 2759 Motta Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	 <p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 41</p>

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Impegni assunti</h2> <ul style="list-style-type: none">• Nelle sedute del 30 giugno e 1 luglio 2009 sono stati presentati subemendamenti attinenti la modifica del CdS contenenti proposte per l'incentivazione e tutela della mobilità sostenibile• Nella seduta del 7 luglio 2009 codesta rispettabile Presidenza nel non accoglierli li ha condivisi ritenendo dovessero rientrare in una riforma complessiva del codice della strada	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	 <p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 42</p>

		
Audizione Commissione Trasporti	<h2>Impegni assunti</h2>	
	Roma 18 aprile 2012	
	Gli emendamenti ritirati sono stati riscritti secondo ordini del giorno che impegnano il governo ed in particolare:	
	<ul style="list-style-type: none">• 0/44 e abb./IX/5. Carmen Motta, Alessandro Bratti (Pd), accolto dal governo• 0/44 e abb./IX/6. Alessandro Bratti, Carmen Motta (Pd), accolto come raccomandazione• 0/44 e abb./IX/36. Alessandro Montagnoli (Lega), accolto come raccomandazione• 0/44 e abb./IX/22. Vincenzo Garofalo, Daniele Toto, Giacomo Terranova (Pdl), accolto dal governo	
Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 43	

		
Audizione Commissione Trasporti	<h2>Impegni richiesti a livello comunitario</h2>	
	Roma 18 aprile 2012	
	<h3>4 Programma quadro di azione europeo per la sicurezza stradale</h3>	
	Verso uno spazio europeo di sicurezza stradale: gli orientamenti strategici in materia di sicurezza stradale 2011-2020	
Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni	
	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 44	

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>PRINCIPI DEL 4 PROGRAMMA</h2> <ul style="list-style-type: none">• Ricerca di più elevati standard di sicurezza stradale in Europa• Approccio integrato alla sicurezza stradale• Sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivisa	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 45</p>

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>OBIETTIVI STRATEGICI</h2> <ol style="list-style-type: none">1. Migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada2. Rinforzare l'applicazione del codice della strada3. Infrastrutture stradali più sicure4. Veicoli più sicuri5. Promuovere l'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale6. Migliorare gli interventi di emergenza e i servizi post-infortunio7. Proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 46</p>

<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<div style="text-align: right;">  in bici per l'ambiente </div> <h2 style="text-align: center;">Obiettivo n° 7: proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada</h2> <h3 style="text-align: center;">PEDONI E CICLISTI</h3> <ul style="list-style-type: none"> • Nel 2008, ciclisti e pedoni hanno rappresentato il 27% delle vittime della strada (ed il 47% nelle aree urbane). Per molti potenziali ciclisti la sicurezza stradale, reale o percepita, rimane un ostacolo determinante. I governi nazionali e locali sono sempre più coinvolti nella promozione di ciclabilità e pedonalità, e quindi maggiore attenzione dovrà essere prestata ai temi della sicurezza stradale. • Dal 2003, la legislazione comunitaria si è interessata per ridurre i rischi di ferimento (strutture di assorbimento energia per urti frontali con auto, avanzati sistemi di frenatura, specchi per prevenire gli angoli ciechi, ecc.) Ulteriori riduzioni dovranno essere esaminate (ad esempio migliore visibilità, gestione della velocità, infrastrutture adeguate per il trasporto non motorizzato, separazione dei percorsi pericolosi per il traffico misto, ecc). Poiché il problema è legato principalmente alla gestione urbana, la maggior parte delle azioni dovrà essere effettuata a livello locale, in conformità della (Piano d'azione sulla Mobilità urbana). Dato il notevole beneficio dell'uso della bicicletta per l'ambiente, il clima, la congestione del traffico e la salute pubblica, occorre verificare se non si possa fare ancora di più in questo settore. del tasso etilico, uso del casco e guida senza patente. <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 47</p>
---	---

<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<div style="text-align: right;">  in bici per l'ambiente </div> <h2 style="text-align: center;">AZIONI</h2> <p>La Commissione farà proposte adeguate al fine di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monitorare e sviluppare ulteriori standard tecnici per la protezione degli utenti vulnerabili della strada. 2. Aumentare le ispezioni per le due ruote a motore. 3. Aumentare la sicurezza dei ciclisti e altri utenti della strada vulnerabili, ad esempio favorendo la realizzazione di adeguate infrastrutture. <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 48</p>
--	---

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>ORIENTAMENTI</h2>	
	<p>Migliorare l'impegno di tutte le parti interessate attraverso una più intensa governance:</p> <ul style="list-style-type: none">• Priorità per l'attuazione del corpus normativo comunitario in materia di sicurezza stradale• Istituire un quadro di cooperazione aperto fra gli Stati membri e la Commissione• Migliorare il monitoraggio attraverso la raccolta e analisi dei dati• Aumentare la comprensione degli incidenti e dei rischi	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>		<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 49</p>

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Le nostre proposte</h2>	
		
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>		<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 50</p>

 in bici per l'ambiente	
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2 style="text-align: center;">Modifiche al Cds</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Insieme organico di proposte per modifiche puntuali con l'obiettivo di correggere errori e anacronismi, proteggere l'utenza debole e promuovere la mobilità sostenibile
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 51</p>

 in bici per l'ambiente	
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2 style="text-align: center;">Riconoscimento dell'infortunio in itinere</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Si è detto che tutti gli interventi a favore di una mobilità sostenibile sono già sanciti dall'articolo 1 del CdS • La nostra campagna (10000 firme depositate, decine dei Enti locali che hanno deliberato in merito) chiede che lo spostamento in bici casa-lavoro sia riconosciuto dall'INAIL alla pari del trasporto pubblico nell'infortunio in itinere. Vedi http://www.fiab-onlus.it/infortuni/index.htm • Oggi viene riconosciuto solo se "necessitato" (ovvero se non è possibile usare uno spostamento pubblico nella stessa tratta) alla stregua dello spostamento motorizzato privato. • La motivazione non esplicita è che la sicurezza in bici è inferiore a quella dei mezzi pubblici. • Come si è dimostrato ciò non è vero ed addirittura l'uso della bici rappresenta un notevole risparmio per il Servizio Sanitario Nazionale in termini di minori giorni di malattia.
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	 <p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 52</p>

		
Audizione Commission Trasporti Roma 18 aprile 2012	<h2>Infortunio in itinere</h2>	
	<ul style="list-style-type: none">• La nostra proposta di Legge recita: all'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 23/2/2000, dopo la frase "L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato" è aggiunto quanto segue: "L'uso della bicicletta è comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico."	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 53	

		
Audizione Commission Trasporti Roma 18 aprile 2012	<h2>Altre proposte correlate</h2>	
		
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 54	

	
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Raccolta dati sulla mobilità</h2> <ul style="list-style-type: none"> • EPOMM (European Platform on Mobility Management) è una organizzazione non profit con sede a Bruxelles che raccoglie rappresentanti dei governi europei interessati. www.epomm.eu • L'organizzazione sta raccogliendo dati sul modal split dalle amministrazioni locali. Nel grafico i Comuni italiani aderenti • La raccolta non dovrebbe essere volontaristica  <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 55</p>

	
<p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Piano Generale della Mobilità Ciclistica</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Occorre prevedere l'adozione di un Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto e per la pratica del cicloturismo, da perseguire nel corso della prossima legislatura; • Istituire il Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica che abbia competenza istruttoria di tutti i provvedimenti in materia di sostegno alla mobilità ciclistica <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 56</p>

 <p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p> <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	 <p style="text-align: right;">in bici per l'ambiente</p> <h2 style="text-align: center;">Piani della Sicurezza Stradale</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Prevedere l'obbligatorietà per tutte le Province, i Comuni maggiori ed i consorzi di comuni minori di dotarsi di specifici Piani della sicurezza in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza, le azioni perseguibili e le azioni che si intendono perseguire effettivamente, oltre al monitoraggio dei risultati. • Definire i contenuti minimi dei Piani ed introdurre tecniche di analisi del rischio, con lo scopo di riuscire a quantificare sia gli obiettivi che i risultati. • Una specifica Authority sulla sicurezza ne deve verificare l'attuazione dei programmi ed avere il potere di intervenire ove non ne sia data evidenza o in assenza dei risultati pianificati. Vedi proposta metodologica www.sindar.it/Editoriale/Allegati/SicStrad/Sicurezza_Analisi_Rischio_Stradale.pdf • L'agenzia deve avere tra i suoi membri un referente delle associazioni dell'utenza non motorizzata. <p style="text-align: right;"><small>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 57</small></p>
---	---

 <p>Audizione Commissione Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p> <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	 <p style="text-align: right;">in bici per l'ambiente</p> <h2 style="text-align: center;">Finanziamento mobilità sostenibile</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Aggiornamento e rifinanziamento della L. 366/98 sulla mobilità ciclistica che ne renda efficace e incisiva l'azione • Vincolo di destinazione per la bici di quote predefinite: <ul style="list-style-type: none"> • degli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto (minimo 3%) • del gettito di lotterie nazionali (es. Regno Unito); • trasferimento di quote degli introiti derivanti a vario titolo dalla motorizzazione; • dalla tassazione sulle risorse impegnate per la pubblicità delle automobili. • il 10% delle risorse assegnate dall'UE alle opere infrastrutturali, per interventi a favore della mobilità ciclistica. • Ridurre l'IVA per le biciclette: supportare l'adozione della riduzione dell'IVA nella vendita di biciclette e componenti e nelle attività di riparazioni bici. (www.ecf.com/3448_1) <p style="text-align: right;"><small>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 58</small></p>
--	--

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Urbanizzazione secondaria</h2> <ul style="list-style-type: none">• Inserire le opere per la mobilità ciclistica e pedonale tra gli oneri di urbanizzazione secondaria	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 59</p>

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Pubblicità</h2> <ul style="list-style-type: none">• Individuare i proventi per effettuare campagne di sensibilizzazione e promozione della mobilità sostenibile (ad es. 1% della pubblicità auto)	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 60</p>

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Osservatori incidentalità</h2> <ul style="list-style-type: none">• Fornire a tutte le amministrazioni locali strumenti per la conoscenza dell'incidentalità sia debole che a quattro ruote, per aggiornare le politiche della sicurezza.• Vedi www.osservatorioutenzadebole.it L'indagine prototipale su Milano potrebbe essere estesa a Province, Comuni e Consorzi di Comuni.	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>		Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 61

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Censimento viabilità secondaria</h2> <ul style="list-style-type: none">• Promuovere un censimento della rete viaria secondaria, strade vicinali, sterrate, ciclabili in sede propria per farne un fortissimo strumento di promozione turistica e sviluppo della mobilità ciclistica	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>		Edoardo Galatola – Modifiche CdS Priorità e richieste - 62

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<h2>Rete nazionale percorribilità ciclistica 2012</h2>	
	<ul style="list-style-type: none">• Consolidamento e tutela della rete Bicalia per la creazione di un reticolo di grandi percorsi ciclistici che traversino il Paese	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>		Edoardo Galatola – Modifiche Cds Priorità e richieste - 63

		
<p>Audizione Commission Trasporti</p> <p>Roma 18 aprile 2012</p>	<p>Fiab Federazione Italiana Amici della Bicicletta via Borsieri, 4/E 20159 Milano tel e fax 02-69.31.16.24 www.fiab-onlus info@fiab-onlus.it</p> <p>Edoardo Galatola http://sicurezza.ciclodi.it galatola@ciclodi.it</p>	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

F.I.A.B. – Federazione Italiana Amici della Bicicletta

“Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica”

Indice:

Perché una proposta di modifica del CDS
Il ruolo della bicicletta
Principi generali
Sommario delle proposte
Proposte urgenti

1) Perché una proposta di modifica del CDS

Sul tema della mobilità sostenibile in Italia esiste una differenza culturale sensibile rispetto a molte nazioni europee che, fin dagli anni '70, hanno sperimentato con successo nuovi approcci metodologici.

Purtroppo l'Italia non può permettersi il lusso di attendere troppi anni per ottenere significativi miglioramenti che le consentano di raggiungere gli standard europei.

Dobbiamo convincerci che non basta un sondaggio sui chilometri di piste ciclabili (ovviamente contando solo quelle ben realizzate) per pensare di avere risposto a tutte le attese dei ciclisti.

In primo luogo, i ciclisti attendono di essere riconosciuti come veri utenti della strada che, soprattutto in questa fase critica della nostra economia, possono, attraverso uno stile di vita più sostenibile, favorire e migliorare la qualità di vita nelle nostre città e territori. A tale status, ovviamente, corrispondono dei doveri che bisogna consapevolmente assumere per acquisire rispetto da tutti coloro che si muovono sulla strada.

L'approccio al tema non può prescindere dai dettami normativi che ci guidano, ma al contempo imbrigliano.

Il Codice della Strada (CDS) e altre norme di settore, sono strumenti attraverso i quali politici, dirigenti tecnici e professionisti devono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientale.

Quando l'interpretazione della normativa non è pienamente condivisa si possono presentare situazioni piuttosto variegata e anche contraddittorie: ci sono casi di amministrazioni "rigide" che, molto preoccupate delle eventuali responsabilità, non muovono un dito se non sostenuti alla lettera da articoli di legge; amministrazioni "futuristiche", che inventano soluzioni senza capo né coda e talvolta peggiorano la situazione preesistente; amministrazioni "intraprendenti", che provano a risolvere i problemi della circolazione con riferimento alle norme e applicano con intelligenza anche delle soluzioni, ampiamente collaudate all'estero, sebbene non espressamente normate in Italia.

Ecco allora la presente proposta di modifica normativa, che vuole contribuire a far assumere un ruolo più determinante agli spostamenti in bicicletta nel quadro generale della mobilità, in modo da ottenere un riequilibrio fra la ripartizione modale degli spostamenti.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

2) Il ruolo della bicicletta

Pur essendo la bicicletta un veicolo con diritti e doveri al pari degli altri veicoli, non vi è dubbio che il ciclista (assieme ad altri) debba essere considerato un utente debole. Il ciclista però non è pericoloso per se stesso, significando con questo che in genere il ciclista si fa male solo quando è investito.

Il ciclista è un utente nobile, sia perché realizza in assoluto la migliore performance in termini di impatto ambientale/km percorsi, sia perché egli stesso è un elemento di moderazione del traffico. Anche se in questa veste molti lo vedono in realtà come un intralcio al traffico.

Il ciclista è pertanto creditore di sicurezza e per ottenerla l'unica risposta non può essere la separazione tra questo utente debole e l'utente motorizzato.

Anzi, questo approccio potrebbe avere delle controindicazioni:

1. l'utenza debole viene automaticamente promossa a intralcio del traffico;
2. si consolida la pernicioso tendenza culturale a considerare la strada dominio dell'utenza motorizzata;
3. non è tecnicamente ed economicamente proponibile una viabilità per l'utenza debole totalmente indipendente dalla viabilità normale;
4. tecnicamente il comportamento dinamico del ciclista è totalmente diverso da quello del pedone per il quale, ad esempio, concetti come traiettoria, modalità e tempi di arresto sono privi di significato;
5. gli standard tecnici per la costruzione delle piste ciclabili sono lontani dalla perfezione e alcuni punti e momenti critici come l'entrata e l'uscita dalla pista ciclabile e gli attraversamenti a raso si rivelano punti di grande conflittualità con i veicoli a motore.

Come prima conseguenza di quanto segnalato al precedente punto 5 sembrerebbe necessario andare ad un superamento dell'obbligo di utilizzo (Art. 182 comma 9 CDS) delle piste ciclabili soprattutto quando non vi siano garanzie di sicurezza all'imbocco delle stesse. Ad esempio quando la pista ciclabile è collocata sul lato opposto a quello in cui ci si trova a pedalare, il ciclista deve sempre e comunque essere obbligato a prenderla? Anche se poi si deve riattraversare la strada di nuovo alla fine della pista ciclabile?

L'approccio della separazione può peraltro risultare proponibile nelle seguenti situazioni o per i seguenti motivi:

1. la pista ciclabile può convincere il potenziale ciclista che troppo teme la promiscuità del traffico ad optare finalmente per il pedale; ovvero, la pista ciclabile come levatrice di nuovi ciclisti;
2. la pista ciclabile è tecnicamente consigliabile quando sia complanare a strade di alto rango;
3. a volte risorse territoriali esistenti si offrono per essere trasformate in piste ciclabili senza spese elevate;
4. la pista ciclabile può realizzare un restringimento della carreggiata per le auto e quindi costituire essa stessa un provvedimento di moderazione del traffico.

L'approccio **integrato** alla sicurezza è pertanto preferibile. Così, come nei luoghi di lavoro, la sicurezza si ottiene dall'insieme della protezione personale (es. il casco) associata a provvedimenti di prevenzione primaria (protezione della macchina), sulla strada, la difesa personale del ciclista (il casco, la pista ciclabile), deve essere associata ai provvedimenti di prevenzione primaria: la drastica riduzione della velocità degli autoveicoli.

Tutto questo senza perdere di vista l'obiettivo principale, vale a dire la creazione di condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada. In altre parole, così come i lavoratori che operano in ambienti salubri e sicuri non hanno bisogno di mascherine e caschetto, allo stesso modo il ciclista che si muove in "zone 30" non ha bisogno della pista ciclabile o del casco. Lo stesso lavoratore

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

potrebbe avere bisogno della mascherina per brevi operazioni o per gestire emergenze, come il ciclista ha bisogno dalla pista ciclabile sui viali di circonvallazione.

Al ciclista deve essere garantita la **continuità territoriale** in ambito urbano e perurbano, per cui i quattro punti cardinali della città devono essere raggiungibili in bici in sicurezza. Questo non significa che ci debba essere una rete ciclopedonale a maglia stretta ma piuttosto che:

- a) non vi siano barriere insormontabili (tangenziali, ferrovie, corsi d'acqua o comunque edificazioni) sulla via più breve tra parti significative della città; queste vie brevi siano preservate e non cancellate a seguito di nuovi interventi infrastrutturali;
- b) vi deve essere una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili che possa dare continuità a percorsi lenti;
- c) vi devono essere "vie di fuga" dalla città con profonda e sicura penetrazione verso la campagna, nella quale va rivalutata e tutelata la rete stradale secondaria esistente.

Occorre una inversione dei criteri di progettazione delle strade urbane:

- Stringere le carreggiate invece di allargarle.
- Marciapiedi e piste ciclabili piane e non a montagne russe.
- Ai semafori od incroci le bici dovrebbero passare per prime rispetto alle auto.
- Riduzione della velocità.
- Progettazione e realizzazione delle rotatorie avendo ben in mente che tra i veicoli vi sono anche le bici.

Occorre realizzare la progressiva estensione del territorio per i ciclisti; il territorio per il ciclista non può essere limitato alle piste ciclabili, ma deve essere compreso in una sorta di "umanizzazione" della strada. L'estensione anche alle strade non urbane del concetto delle "zone 30" ad esempio potrebbe essere una soluzione per aumentare la sicurezza per il ciclista attraverso una significativa riduzione del gradiente di velocità degli autoveicoli.

In altre parole, una significativa estensione della strada per le bici, indispensabile per contribuire a migliorare traffico e ambiente, la si ottiene anche adottando la sistematica applicazione dei provvedimenti che rientrano nel concetto di **moderazione del traffico**.

3) Principi generali

Le modifiche al Codice dovranno consentire:

- una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono;
- una sua semplificazione sostanziale;
- soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale.

A tal proposito occorre partire dai principi informativi del Codice stesso. Infatti, l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che:

"Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

Ciò significa che gli attuali costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

spostamento (collettivo: autobus, treno; non motorizzato: bicicletta, piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informatori del Codice della Strada.

Nella revisione del Codice è necessario che siano pienamente coinvolti i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da privilegiare (o quantomeno da non penalizzare pesantemente come ora avviene), come pure i rappresentanti del trasporto pubblico.

È da prevedere pertanto un'esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile.

Il Codice deve comunque (sempre dai suoi principi fondatori) perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, che i miglioramenti non sono sufficienti per il perseguimento degli obiettivi di dimezzamento dell'incidentalità, ma soprattutto che i miglioramenti non sono uniformi.

Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del CDS i provvedimenti di modifica devono rispondere ai seguenti requisiti:

- facilitare l'utenza debole (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico);
- integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione.

A questi principi si ispirano le proposte di modifica che presentiamo, ma ad essi dovrebbero ispirarsi tutte le prossime modifiche ed integrazioni al Codice.

Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è più sufficiente la buona volontà).

Il Codice va infine snellito, per cui ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituirne base per una revisione futura.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

4) Sommario delle proposte

Si elencano tutte le proposte di modifica normativa atte a favorire la mobilità ciclistica, comprendenti anche i principali temi precedentemente esplicitati.

Vengono citati, oltre che articoli riguardanti il CDS e il REG, anche articoli relativi al DM557 che, per significative connessioni con alcune parti del CDS/REG, è necessario rivedere.

Note:

- Per facilitare la comparazione delle proposte di modifica normativa con quella in vigore le cancellazioni sono evidenziate con il testo barrato (es. ~~testo da cancellare~~), mentre le aggiunte con il testo in rosso (es. **testo da aggiungere**).
- Il termine velocipede potrebbe anche essere sostituito dal termine bicicletta (Art. 47 c.1 let. c) CDS). Anche se, negli articoli di legge seguenti, si è provveduto a tale sostituzione, l'uso di un termine al posto dell'altro non modifica sostanzialmente il contenuto delle proposte.

Abbreviazioni:

CDS	Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada"
REG	D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada"
DM	Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Elenco delle proposte

Principio della mobilità sostenibile → art.1 CDS
Classificazione delle strade in base all'utenza → art.2 CDS
Integrazione definizioni stradali e di traffico → art.3 CDS
Controsenso ciclabile → art. 6 CDS – art.135 REG
Previsione piste/percorsi ciclabili → art. 13-14 CDS
Segnali di indicazione ciclistica → art. 39 CDS – art.78 ss. REG
Linea di arresto avanzata per le biciclette → art. 40 CDS – art. 144 REG
Modalità attraversamento intersezioni semaforizzate → art. 41 CDS
Definizione veicolo bicicletta → art. 47-50 CDS
Portabiciclette → art. 61-164 CDS
Dispositivi di segnalazione → art. 68 CDS
Inosservanza del divieto di aprire le portiere del veicolo → art. 126-bis CDS
Limiti di velocità → art. 142 CDS
Discontinuità piste → art. 145 CDS
Sosta delle biciclette → art. 158 CDS
Affiancamento dei bambini → art. 182 CDS
Conduzione delle biciclette nelle zone pedonali → art. 182 CDS
Collaudo delle piste ciclabili → art. 182 CDS
Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni → art. 191 CDS
Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie → art. 208 CDS
Riconoscimento collaborazione educazione stradale → art. 230 CDS
Spazi pubblicitari → art. 51 REG
Segnale attraversamento ciclabile → art.88 REG
Segnali di obbligo piste ciclabili → art. 122 REG
Segnali di facoltà piste ciclabili → art. 135 REG
Colori segnali orizzontali → art. 137-140-146 REG
Progetto segnaletica → art. 137 REG
Corsie ciclabili di attestamento → art. 140 REG
Incanalamento attraversamenti pedonali → art. 145 REG
Attraversamento ciclabile → art 146 REG
Lanterne semaforiche per biciclette → art.163 REG
Isole di traffico → art.176 REG
Rallentatori di velocità → Articolo 179 REG
Rimorchi per biciclette → art. 225 REG
Inadempienza pianificazione ciclistica → art3 DM
Spartitraffico biciclette → art.6 DM
Corsia ciclabile controsenso → art.6 DM

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

CDS – NUOVO CODICE DELLA STRADA

Articolo 1

L'art. 1 comma 2 è la chiave di lettura dell'intero Codice.

Infatti, prevede che "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

Ciò significa che i costi economici e sociali ed ambientali sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno- o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso. Ove articoli successivi non rispettino tale principio sono da ritenersi in contrasto con i principi informativi del CDS (modifica comma 2).

Il Codice della Strada è un organismo vivo che cerca di fornire le migliori prassi e regole per regolare la circolazione dei diversi utenti della strada. Spesso viene però interpretato dagli amministratori locali come qualcosa di inamovibile e quindi che nessuna azione non prevista dal codice risulti essere attuabile. E' possibile allora formulare un principio per cui qualsiasi intervento che nel generale rispetto del Codice stesso dimostri di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio è compatibile con il Codice della Strada e può costituire base per una sua revisione futura (comma 2 bis).

Al comma 3 il Codice prevede che in sede nazionale si definisca un Piano Nazionale della Sicurezza stradale. Al fine di verificarne e monitorarne l'attuazione si propone il comma 3 bis.

Art. 1 Principi generali CDS

2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

2bis. Ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituirne base per una revisione futura.

3bis. Le Regioni, le Province ed i Comuni capoluogo redigono rispettivamente un Piano regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui siano individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, siano definite le misure per raggiungere gli obiettivi e siano predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento.

Articolo 2

Con riferimento all'art. 1 comma 2, è possibile introdurre una suddivisione funzionale delle strade che non modifica la precedente suddivisione, ma identifica meglio i diritti.

Art. 2 Definizione e classificazione delle strade CDS

2bis. Dal punto di vista funzionale si considerano:

- a) ad esclusivo utilizzo veicolare le strade tipo A e B;
- b) strade a prevalente utilizzo veicolare (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza veicolare ha la prevalenza; per ognuna di tali strade è da prevedere un itinerario ciclopedonale corrispondente) le strade tipo C e D;

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

- c) strade a prevalente utilizzo utenza debole (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza debole ha la prevalenza, quindi l'utenza veicolare deve regolare i suoi comportamenti in modo da non causare pericolo; tipicamente sono da prevedere zone 30) le strade tipo E e F;
- d) strade ad esclusivo utilizzo utenza debole gli itinerari ciclopedonali F-bis.

Articolo 3

Modifiche proposte all'art.3 c.1 CDS:

- 3bis) definizione di attraversamento ciclabile;
- 12) modifica per consentire il transito dei ciclisti sulle strade a senso unico;
- 17) chiarimento sulla condivisione di corsie riservate da più veicoli;
- 33) autorizzazione all'uso dei marciapiedi da parte dei bambini (come avviene ad es. in Germania);
- 45) e 58) specifiche rivolte ai ciclisti.

Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

3bis) **Attraversamento ciclabile**: parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli.

12) **Corsia**: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli, **eccetto il caso delle biciclette che possono, previa ordinanza, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h.**

17) **Corsia riservata**: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli **e tra queste le biciclette**

33) **Marciapiede**: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni **e consentita, in assenza di percorsi dedicati alla bicicletta, ai bambini in bicicletta fino all'età di 8 anni.**

45) **Salvagente**: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni e dei ciclisti, in corrispondenza di attraversamenti pedonali **e ciclabili** o di fermate dei trasporti collettivi.

58) **Zona residenziale**: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni, **dei ciclisti** e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

Articolo 6

Modifica per consentire il transito dei ciclisti sulle strade a senso unico.

Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati CDS

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

b) stabilire obblighi, divieti, **eccezioni** e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

Articolo 13

Si propone di rendere obbligatoria la previsione delle piste ciclabili e dei percorsi ciclabili in caso di nuove strade o in caso di manutenzione straordinaria, salvo che nel piano della rete degli itinerari ciclabili o dalla verifica di compatibilità (art.3 DM557) siano espressamente esclusi.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Art. 13. Norme per la costruzione e la gestione delle strade

4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente ~~purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza~~ salvo che nel piano della rete degli itinerari ciclabili o dalla verifica di compatibilità siano espressamente esclusi.

Articolo 14

Art. 14. Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade

2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti ~~purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza~~ salvo che nel piano della rete degli itinerari ciclabili o dalla verifica di compatibilità siano espressamente esclusi.

Articolo 39

Art. 39. Segnali verticali

1. I segnali verticali si dividono nelle seguenti categorie:

(...)

C) segnali di indicazione: hanno la funzione di fornire agli utenti della strada informazioni necessarie o utili per la guida e per la individuazione di località, itinerari, servizi ed impianti si suddividono in:

- a) segnali di preavviso;
- b) segnali di direzione;
- c) segnali di conferma;
- d) segnali di identificazione strade;
- e) segnali di itinerario;
- f) segnali di località e centro abitato;
- g) segnali di nome strada;
- h) segnali turistici e di territorio;
- i) altri segnali che danno informazioni necessarie per la guida dei veicoli;
- l) altri segnali che indicano installazioni o servizi;
- m) segnali di indicazione ciclistica.

Articolo 40

Modifica per chiarire la possibilità di realizzare una linea di arresto avanzata per le biciclette.

Art. 40 Segnali orizzontali CDS

12. Nelle intersezioni semaforizzate, laddove sussistano le condizioni, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante apposito tratto di corsia.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Articolo 41

L'interpretazione prevalente in ambito tecnico del comma 15 dell'art.41 CDS, ma anche in ambito assicurativo, è che la persona in bici, in assenza del semaforo dedicato, se svolta a destra o prosegue diritto si comporta come veicolo, se deve girare a sinistra deve comportarsi come pedone e quindi attraversare in due tempi, scendendo dalla bici, poi come e quando si scende e come e quando si risale in bici questo nessuno lo sa. Si propone la seguente riformulazione.

Art. 41 Segnali luminosi CDS

15. In assenza di lanterne semaforiche per i ~~velocipedi~~ **biciclette o di altra segnaletica ad esse dedicata**, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento ~~degli altri veicoli dei pedoni~~.

Articolo 47

Art. 47 Classificazione dei veicoli CDS

1. I veicoli si classificano, ai fini del presente codice, come segue:
c) **biciclette, solo con il ciclista in sella** ~~velocipedi~~;

Articolo 50

Art. 50 ~~Velocipedi~~ **Biciclette** CDS

1. ~~I velocipedi sono i veicoli~~ **Le biciclette sono mezzi di trasporto** con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano **a bordo sul veicolo**; ~~sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.~~

1bis. Le biciclette a pedalata assistita, sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione mista muscolare ed elettrica, con motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

2. ~~I velocipedi~~ **Le biciclette** non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

3. **Chiunque utilizza biciclette a pedalata assistita non conformi al comma 1 è soggetto, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ... a euro ...**

Articolo 61

Art. 61 Sagoma limite CDS

1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere:

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, **portabiciclette** o portabagagli **a sbalzo** applicate posteriormente ~~a sbalzo~~, **o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente**, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Articolo 68

Art. 68 Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi CDS

1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.

2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. ~~152, comma 1~~ **377 del REG.**

Articolo 126-bis

Art. 126-bis Patente a punti CDS (Tabella allegata)

Art. 157 – cc. 7 e 8

Inosservanza del divieto di aprire le portiere del veicolo Sanz. Princ. 36,00 **Punti 1**

Articolo 142

Art 142 Limiti di velocità CDS

1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano ~~o consentano~~ **i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, ed i 30 km/h per altre strade urbane con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano,** previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

Articolo 145

La tipologia "piste ciclabili", in ogni parte del codice nell'ambito della "viabilità riservata" (come le corsie preferenziali etc.) non è affatto omogenea con sentieri, mulattiere, tratturi. Fra l'altro questo articolo viene può essere travisato e utilizzato per dar fondamento alla prassi di spezzettare le piste ciclabili con cartelli di fine pista ad ogni intersezione e ad omettere l'attraversamento ciclabile.

Un'alternativa sarebbe una formulazione più chiara di "sbocco", meno soggetto ad ampliamenti arbitrari, in alternativa ad intersezione.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Art. 145 Precedenza CDS

8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e ~~piste ciclabili~~ è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

Articolo 158

Art. 158 Divieto di fermata e di sosta dei veicoli CDS

4bis. E' consentita la sosta delle biciclette su marciapiede e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, la bicicletta in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e in particolare ai disabili visivi lungo le loro traiettorie di transito preferenziali.

Articolo 164

Art. 164 Sistemazione del carico sui veicoli CDS

2 bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al precedente comma 2, e' consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale **posteriore** deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza **posteriore** in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a ~~sistemare il carico~~ **verificare la sistemazione del carico** secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

Articolo 182

Modifiche all'art. 182 CDS:

c.1: per favorire la presenza di bambini in bicicletta;

c.4bis: per favorire lo spostamento delle biciclette in zone destinate ai pedoni;

c.9bis: per responsabilizzare gli enti sulla corretta manutenzione delle piste ciclabili;

Art. 182 Circolazione dei ~~velocipedi~~ delle biciclette CDS

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; ~~quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro~~ **in presenza di un minore di anni dieci è sempre consentito circolare in doppia fila.**

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

4bis. sempre condurre il veicolo a mano sui marciapiedi e in altri spazi normalmente riservati ai pedoni, salvo esplicito divieto.

9bis. Entro 6 mesi gli enti proprietari delle strade devono verificare l'idoneità delle piste e percorsi ciclabili di propria competenza ed emettere apposito certificato di collaudo, da far redigere a un tecnico abilitato. Le piste non collaudate entro il termine fissato dovranno essere dismesse fino ad emanazione di specifico collaudo. L'ente proprietario dovrà inoltre redigere e tenere costantemente aggiornato un "elenco delle piste ciclabili" certificate, ai sensi del presente comma.

Articolo 191

Modifica proposta per indurre un maggior rispetto dei conducenti verso i pedoni che spesso si trovano in situazione di disagio o pericolo in fase di attraversamento stradale.

Art. 191 Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni CDS

1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando **gradualmente** e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali **o si trovino nelle loro immediate prossimità**. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando **gradualmente** e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo **o si trovino nelle sue immediate prossimità**, quando ad essi non sia vietato il passaggio.

Articolo 208

Modifica proposta per garantire un minimo di impegno finanziario a favore della sicurezza stradale.

Art. 208 Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie CDS

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 è devoluta alle finalità di cui al comma 2 per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, imputandone la relativa spesa ai medesimi proventi, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento ed al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10 per cento della predetta quota, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle predette finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per i comuni la comunicazione è dovuta solo da parte di quelli con popolazione superiore a diecimila abitanti.

~~4-bis. La quota dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice, annualmente destinata con delibera di Giunta al miglioramento della circolazione sulle strade, può essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro.~~

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Articolo 230

Si propone di inserire la FIAB, fra i soggetti di cui avvalersi per l'educazione stradale nelle scuole.

Art. 230. Educazione stradale CDS

1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, della F.I.A.B. Federazione Italiana Amici della Bicicletta, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'art. 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di associazioni di promozione della mobilità ciclistica nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, predispone appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

REG – REGOLAMENTO NUOVO CODICE DELLA STRADA

Articolo 51

Art. 51 Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza REG

12. È vietata l'apposizione di messaggi pubblicitari sui bordi dei marciapiedi, e dei cigli stradali e sugli spazi dove è consentito il transito delle biciclette.

Articolo 78 e seguenti

In questi articoli saranno specificati colori e dimensioni della nuova segnaletica di indicazione ciclistica introdotta nell'art.39 CDS

Articolo 88

Art. 88 Segnali di attraversamento tranviario, attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile REG

3. Il segnale ATTRAVERSAMENTO CICLABILE (fig. II.14) deve essere usato per presegnalare un passaggio di ~~velocipedi~~ **biciclette**, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del codice e comunque quando l'attraversamento ciclabile costituisce pericolo.

Articolo 122

I segnali di inizio e fine pista, di cui all'art. 122, comma 9, lett. b) e comma 10 del REG (fig. II.90 e II.91) vanno ripetuti ad ogni interruzione tranne nel caso che la continuità della pista sia assicurata dal relativo "attraversamento ciclabile" della carreggiata nelle aree di intersezione, ai sensi dell'art. 146 c.1 REG, come confermato anche dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000 "Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione".

Purtroppo esistono numerosi casi di uso scorretto di tale segnaletica che, oltre a un maggiore impegno di spesa, genera disagio nei ciclisti in transito.

Forse potrebbe essere utile porre alcune correzioni all'art. 122 del CDS in modo da evitare perplessità interpretative.

Art. 122 Segnali di obbligo generico REG

9. I segnali di CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:

b) il segnale PISTA CICLABILE (fig. II.90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei ~~velocipedi~~ **delle biciclette**. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità**;

c) il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE (fig. II.92/a) e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità**;

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Articolo 135

Art. 135 Segnali utili per la guida REG

8bis. Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313b) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313c).

8tris. Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313d) indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313e).

8quater. Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313f) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all'inizio del percorso ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313g).

25. Il segnale SENSO UNICO FRONTALE (fig. II.349) è installato normalmente all'asse della carreggiata e può integrare l'indicazione del segnale di cui al comma 24. ~~I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia. Il segnale indica che la strada è a senso unico e che quindi i conducenti possono utilizzarne l'intera larghezza.~~ Viene installato a destra e a sinistra, all'inizio del senso unico, con eventuali ripetizioni a sinistra. Le dimensioni sono quelle di tabella II.6. I segnali SENSO UNICO PARALLELO e SENSO UNICO FRONTALE devono essere installati dopo aver posto in opera il segnale di SENSO VIETATO dal lato interdetto all'entrata.

Articolo 137

Art. 137 Disposizioni generali sui segnali orizzontali REG

5. I colori dei segnali orizzontali sono i seguenti:

- a) bianco,
- b) giallo,
- c) azzurro,
- d) giallo alternato con il nero,
- e) rosso

Il loro impiego è specificato per ogni categoria di segnali negli articoli seguenti; possono essere adottati i colori della segnaletica verticale quando i relativi segnali vengono ripetuti sulla pavimentazione.

9. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito ad una intera area o a singoli itinerari.

Articolo 140

Per favorire il ciclista durante la manovra di attestamento nelle intersezioni dotate di corsia di svolta a destra, può essere utile disegnare una corsia riservata fra le corsie di marcia veicolari. Tale soluzione è spesso accompagnata da "linee di arresto avanzate".

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Art. 140 Strisce di corsia REG

7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b). **E' possibile colorare di rosso il fondo stradale della corsia ciclabile purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.**

7bis. **Nelle zone di attestamento, in prossimità delle intersezioni, è possibile tracciare piste ciclabili anche fra corsie di marcia veicolari; in tal caso le piste ciclabili sono separate dalle corsie di marcia mediante una striscia continue bianca di larghezza pari a quella adottata per le corsie dei veicoli motorizzati. E' possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso fra le due strisce bianche purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.**

Articolo 144

Art. 144 Strisce trasversali REG

5bis. **Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale ad una distanza di 1 m dal limite di questo (fig. II.431/a). In tal caso la linea di arresto dedicata agli altri veicoli deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 metri di distacco fra le due linee di arresto e deve collegare la pista ciclabile con la striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia ovvero, nei sensi unici, con l'altro margine della carreggiata.**

Articolo 145

Ogni volta che si applica il segnale "fermarsi e dare precedenza" su strade intersecanti con piste ciclabili gli attraversamenti dovrebbero essere disegnati a monte della linea di arresto ad una distanza minima di 5 metri (riferimento Art.145 del REG, relativo agli attraversamenti pedonali, ma per logicità esteso anche a quelli ciclabili se compresenti) con evidente interruzione della fluidità del percorso. Si rammenta che a norma dell'art.107 c.2 REG il segnale "fermarsi e dare precedenza" deve essere utilizzato nelle intersezioni ove non sia stato possibile garantire le condizioni di sufficiente visibilità, o comunque in situazioni di particolare pericolosità. Troppe volte il segnale è impiegato al posto del "dare precedenza", pur in condizioni normali e con visibilità garantita, nell'erronea convinzione che in tal modo si sia attuata una più rigorosa regolazione del traffico.

Si propone la seguente modifica:

Art. 145 Attraversamenti pedonali REG

3. In presenza del segnale fermarsi e dare precedenza l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m; in tal caso i pedoni ~~deve~~ **possono** essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (fig. II.435).

Articolo 146

Togliendo la parola "solo" si rafforza il concetto di continuità e si permette la realizzazione degli attraversamenti ciclabili anche da soli, non solo come collegamento di piste ciclabili fra loro (prassi molto diffusa in Europa).

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Art. 146 Attraversamenti ciclabili REG

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere **sempre** previsti ~~sole~~ per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione **e in qualunque altra situazione sia opportuno dare priorità alle biciclette rispetto agli altri veicoli.**

2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (fig. II.437). In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è ~~sufficiente~~ **obbligatorio** evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale. **E' possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso fra le due strisce bianche discontinue purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.**

Articolo 163

Art. 163 Lanterne semaforiche per ~~velocipedi~~ **biciclette REG**

2. La disposizione delle luci è verticale: bicicletta rossa in alto, bicicletta gialla al centro e bicicletta verde in basso (figg. II.456 ~~e II.457~~).

2bis. Le dimensioni delle lanterne semaforiche per biciclette sono di due formati: "normale" (fig. II.457) e ridotto (fig. II.457bis). Il formato "ridotto" è installato sul punto di attestamento della bicicletta ad altezza di 1,20 m da terra. L'uso del formato "ridotto" è integrativo rispetto a quello "normale che deve essere comunque installato.

4. Le lanterne semaforiche per ~~velocipedi~~ **biciclette** vanno usate solo in corrispondenza di **attraversamenti ciclabili semaforizzati** ~~piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.~~

Articolo 176

Art. 176 Modalità di realizzazione delle isole di traffico REG

1. Le isole di traffico possono essere realizzate nei seguenti modi:

c) isole permanenti: possono essere realizzate mediante getto di calcestruzzo cementizio ovvero mediante cordolatura in calcestruzzo o pietra da taglio ovvero altro materiale e sistemazione interna a prato. I cigli possono essere del tipo a barriera o del tipo sormontabile. Quando l'isola venga interessata da un attraversamento pedonale **e/o ciclabile** e costituisce zona di rifugio deve essere interrotta per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale onde permettere ai pedoni **e/o ciclisti** l'attraversamento a raso della pavimentazione stradale.

d) isole provvisorie delimitate da cordolatura in appoggio alla pavimentazione con utilizzo di manufatti che consentano ogni sagomatura in curva di colore alternato giallo e nero dove vige il divieto di sosta o bianco e nero negli altri casi

2. La zona delimitata dal perimetro dell'isola è vietata alla circolazione di tutti i veicoli, ma può essere usata dai pedoni **e/o ciclisti** come rifugio per l'attraversamento della carreggiata stradale, allorché l'isola sia interessata da un passaggio pedonale **e/o ciclabile**.

3. Il sistema a raso dovrà di massima essere adottato durante il periodo di sperimentazione dell'isola di traffico.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Articolo 179

Art. 179 Rallentatori di velocità REG

1. Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione, **purché non dannosi alle biciclette.**

4 bis. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono realizzare sopraelevazioni di porzioni di strada, con le caratteristiche descritte dal successivo comma 10.

10. Su tutte le strade, con sola eccezione dei tipi A e B dell'art. 2 comma 2 del CDS, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare come sistemi di rallentamento della velocità delle modifiche al profilo longitudinale della strada, da realizzare in conglomerato bituminoso, conglomerato cementizio o materiale lapideo. Su tali sistemi si possono disegnare attraversamenti pedonali e/o ciclabili. Le rampe di collegamento possono essere evidenziate mediante zebra gialle, parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale a 50 cm sia per i segni che per gli intervalli.

Articolo 225

Le norme non parlano di due sistemi di trasporto dei bambini già in uso da tempo: il rimorchio e la seconda bicicletta (tipo tandem).

Si accenna a due commi, da completare, che potrebbero definire specificatamente queste tipologie di trasporto.

Art. 225 Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui **velocipedi sulle biciclette REG**

8. Sono consentiti i rimorchi per biciclette per il trasporto di bambini, purché la lunghezza della bicicletta, compreso il rimorchio, non superi ... m. La larghezza massima totale del rimorchio non deve essere superiore a 75 cm e l'altezza massima, compreso il carico, non deve essere superiore a 1 m. La massa trasportabile non deve essere superiore a 50 kg. Per la circolazione notturna il rimorchio è equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore e laterale previsti per le biciclette all'articolo 224. Le caratteristiche costruttive sono ...

9. E' consentito agganciare alla bicicletta una seconda bicicletta, con una o due ruote, dotata di idonei sistemi di aggancio. Le caratteristiche costruttive sono ...

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

DM557 – REGOLAMENTO CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI

Articolo 3

Modifiche proposte all'art.3 del DM557.

In caso di inadempienza da parte dei comuni agli obblighi delle lettere a) e b) si propone l'adozione di sanzioni o la nomina di soggetti per l'assolvimento degli obblighi

Art. 3. Strumenti di pianificazione DM557

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili (...)

Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), (...), il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, (...).

Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

(Definire azioni in caso di inadempienza ...)

Articolo 6

Modifiche proposte all'art.6 c.2 del DM557.

Let. a): non è omogeneamente interpretato e applicato il concetto di fisicamente invalicabile per le piste ciclabili in sede propria. Se preso alla lettera dovrebbe sempre trattarsi di un elemento di notevole altezza e senza soluzione di continuità, salvo i punti di attraversamento.

Forse si tratta di una prescrizione troppo vincolante. Sarebbe meglio lasciare all'ente proprietario facoltà di intervento con elementi fisicamente invalicabili o altro genere di separazione meno segregante e impattante.

Let. b): modifica proposta per autorizzare la corsia ciclabile nelle strade a senso unico.

Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione DM557

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione ~~dei velocipedi~~ delle biciclette.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali ~~fisicamente invalicabili~~ di altezza minima 15 cm;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, ~~concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia,~~ di norma in senso concorde e ubicata a destra a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
 “Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica” - Roma, 18/04/2012

5) Proposte urgenti

Di seguito si presentano alcune fra le situazioni ritenute più urgenti per favorire la mobilità ciclistica:

Controsenso ciclabile

Obbligo uso piste ciclabili

Intersezioni semaforizzate

Linea di arresto avanzata

Segnaletica di indicazione ciclistica

CONTROSENSE CICLABILE

La diffusione della bicicletta dipende dalla continuità ed estensione della rete ciclabile, ovvero di quel sistema complesso e integrato di spazi dedicati (piste ciclabili) e spazi condivisi (strade con traffico non elevato), che consente di organizzare gli spostamenti in bicicletta in modo efficiente.

La possibilità di circolare in bici in doppio senso di marcia permette un completamento a basso costo della rete ciclabile e offre interessanti alternative a strade fortemente trafficate.

Si propone di introdurre anche nella normativa italiana il concetto di senso unico eccetto bici alla stregua di quanto fatto da altri Paesi europei (es. Belgio, Polonia, Spagna, Olanda, Danimarca, Germania, Francia)



Il recente parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. 6234 del 21/12/2011, va esattamente in questa direzione, ma solo utilizzando in modo un po' complicato e poco evidente le norme vigenti.

La modifica normativa proposta faciliterebbe l'utilizzazione di molte strade a senso unico con una semplice integrazione della segnaletica verticale.

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

Per ammettere le biciclette nelle strade regolate a senso unico si dovrebbero apporre alcune modifiche al CDS, REG e DM557.

In tal modo potrebbe essere legittimo consentire il transito delle biciclette nel senso opposto a quello dei veicoli motorizzati, anche senza segnaletica di separazione.

Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli, **eccetto il caso delle biciclette che possono, previa ordinanza, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h.**

Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati CDS

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

b) stabilire obblighi, divieti, **eccezioni** e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

Art. 135 Segnali utili per la guida REG

25. Il segnale SENSO UNICO FRONTALE (fig. II.349) è installato normalmente all'asse della carreggiata e può integrare l'indicazione del segnale di cui al comma 24. **I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia. Il segnale indica che la strada è a senso unico e che quindi i conducenti possono utilizzarne l'intera larghezza.** Viene installato a destra e a sinistra, all'inizio del senso unico, con eventuali ripetizioni a sinistra. Le dimensioni sono quelle di tabella II.6. I segnali SENSO UNICO PARALLELO e SENSO UNICO FRONTALE devono essere installati dopo aver posto in opera il segnale di SENSO VIETATO dal lato interdetto all'entrata.

Possibile segnaletica da apporre all'ingresso e all'uscita della strada a senso unico "eccetto bici":



Per legittimare anche il tracciamento della segnaletica di corsia ciclabile si propone la seguente modifica:

Art. 6 Definizioni, tipologia e localizzazione DM557

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, ~~concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia,~~ **di norma in senso concorde e ubicata a destra a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore**, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia.

OBBLIGO USO PISTE CICLABILI

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

L'obbligo imposto dalla normativa vigente sull'uso delle piste ciclabili comporta, di fatto, alcune difficoltà:

- molti ciclisti professionisti o amatoriali in allenamento non utilizzano, per questioni di velocità e di ingombro, le piste ciclabili (salvo rarissime eccezioni);
- esistono alcune strade in cui, pur essendo presente un percorso ciclabile, può essere comodo (più veloce) il transito ciclabile nella corsia veicolare senza che questo arrechi particolare disturbo agli altri utenti della strada.

Art. 135 Segnali utili per la guida REG

8bis. Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313b) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313c).

8tris. Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313d) indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313e).

8quater. Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313f) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all'inizio del percorso ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313g).

fig. II.313b



fig. II.313d



fig. II.313f



fig. II.313c



fig. II.313e



fig. II.313g

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

INTERSEZIONI SEMAFORIZZATE

Si propone una modifica per consentire ai ciclisti di svoltare a sinistra in un unico tempo, anziché in due fasi. Attualmente, a stretto rigore, il ciclista potrebbe muoversi solo quando scatta il verde pedonale e compiere un attraversamento o la svolta a destra, ma non quella a sinistra. Per effettuare tale manovra dovrebbe prima attraversare con il verde pedonale e poi attendere il verde pedonale che dall'altra parte della strada gli consentirebbe di completare la svolta a sinistra. Si tratta di un comportamento di difficilissima attuazione perché durante tali spostamenti il ciclista non ha spazi necessari per le corrette attese.

Art. 41 Segnali luminosi CDS

15. In assenza di lanterne semaforiche per i ~~veicoli~~ **biciclette o di altra segnaletica ad esse dedicata**, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento **degli altri veicoli dei pedoni**.

LINEA DI ARRESTO AVANZATA

Si tratta di una soluzione, usata spesso all'estero e con più raramente in Italia, che consente alla bicicletta di posizionarsi davanti alle auto in attesa, di partire per prima per essere maggiormente visibile nell'incrocio ed evita ai ciclisti di respirare direttamente gli inquinanti emessi dagli autoveicoli in attesa al semaforo.



Si propongono le seguenti integrazioni:

Art. 40 Segnali orizzontali CDS

12. **Nelle intersezioni semaforizzate, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli.**

Art. 144 Strisce trasversali REG

5bis. **Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale ad una distanza di 1**

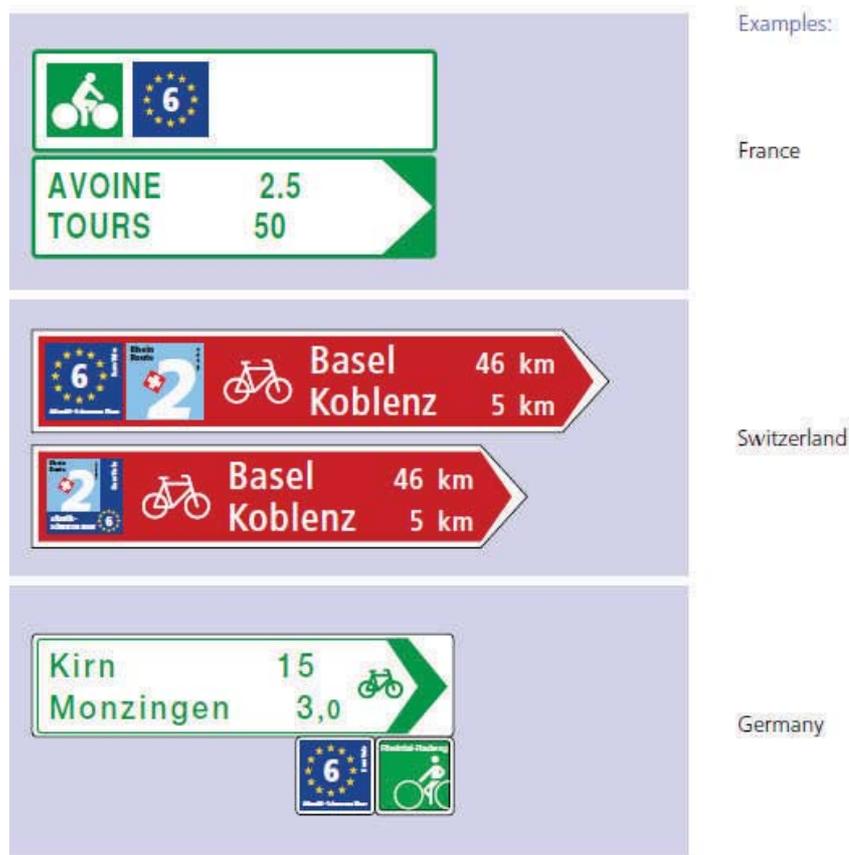
F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
"Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

m dal limite di questo. In tal caso la linea di arresto dedicata agli altri veicoli deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 metri di distacco fra le due linee di arresto.

SEGNALETICA DI INDICAZIONE CICLISTICA

Lo sviluppo della mobilità ciclistica in Italia, in particolare quella attivata e promossa dalle reti dei percorsi cicloturistici individuati (o in corso di individuazione) ai diversi livelli istituzionali pongono l'esigenza di adottare a livello nazionale una segnaletica di indicazione specificamente destinata al traffico ciclistico (appropriata alle esigenze del ciclista, distinta da quella già prevista dal CDS per la generalità dei veicoli).

Tale esigenza trova già risponidenza in altri paesi europei con una tipologia apposita di segnali verticali:

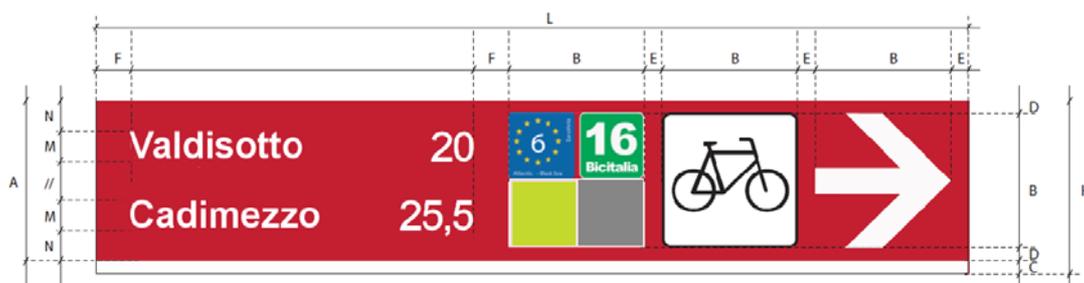


Si propone

- sulla scorta delle esperienze più consolidate ed evolute di altri paesi europei,

F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
 "Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" - Roma, 18/04/2012

- tenuto conto delle esigenze concretamente registrate nella pratica organizzata, pluridecennale, del ciclismo turistico e da diporto,
- valutati gli esiti di numerose e diverse realizzazioni e studi di piani segnaletici ciclistici per i quali FIAB ha prestato la propria collaborazione/consulenza ad Amministrazione di diverso livello,
- assumendo tutte le indicazioni del CDS e del suo REG utili e compatibili con gli obiettivi suddetti, l'integrazione del CDS e del suo REG che contempri una segnaletica specifica per il traffico ciclistico schematicamente e sinteticamente rappresentato dai seguenti tipi:



La proposta di legge della FIAB

Nell'ambito delle politiche a favore della mobilità sostenibile e, in particolare, dell'incentivazione dell'uso della bicicletta, all'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 23/2/2000, dopo la frase "L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato" è aggiunto quanto segue : **"L'uso della bicicletta è comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico."**

Presentazione

L'art. 12 del dlgs n. 38/2000 (nota 1) ha introdotto nella legislazione riguardante l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (testo unico) l'"infortunio in itinere", già precedentemente riconosciuto sulla base di interpretazioni giurisprudenziali. E' tutelato l'infortunio, subito dal lavoratore assicurato, nel normale percorso dalla dimora abituale al lavoro e ritorno, sia che avvenga a piedi sia con mezzi pubblici. Per quanto riguarda il mezzo privato, invece, l'uso deve essere "necessitato" (non esistono mezzi pubblici, non coprono l'intero tragitto o gli orari non coincidono con quelli del lavoro, ecc.). Di conseguenza la scelta della bicicletta per recarsi al lavoro è considerata alla stregua di qualsiasi altro mezzo privato (auto, motociclo) e, pur sussistendo tutti gli altri elementi previsti dalla legge, è respinta la domanda di indennizzo del ciclista che subisce un infortunio ma che avrebbe potuto usare il mezzo pubblico.

Ci sembra che l'uso della bicicletta sia da considerare socialmente utile e meritevole, alla stregua di quello del mezzo pubblico. Chi sceglie la bicicletta per andare al lavoro va tutelato perché aiuta l'ambiente (non inquina non fa rumore, non consuma carburante, ecc.) e, se non usa l'auto contribuisce a diminuire il traffico e la congestione urbana, se non usa il mezzo pubblico contribuisce a rendere meno affollato il servizio. Inoltre l'uso della bicicletta, in un certo qual senso, può essere "necessitato" da motivi personali ed economici importanti: il lavoratore risparmia l'abbonamento al mezzo pubblico, in molti tragitti è più veloce del mezzo pubblico – per il quale vanno considerate anche le attese, i ritardi, il disagio per l'affollamento- e fa pertanto risparmiare tempo ed inutile stress, permette anzi di svolgere un sano movimento (fisicamente e psicologicamente migliore che imbottigliarsi nel traffico con l'auto o accalcarsi in mezzi pubblici ormai ovunque al limite della capienza).

Più in generale la FIAB ritiene che, nell'ambito delle politiche a sostegno della Mobilità Sostenibile debba rientrare a pieno titolo l'incentivazione della bicicletta e che, pertanto, sia necessario attivare, in ogni possibile ambito legislativo ed amministrativo, provvedimenti che ne favoriscano e ne tutelino l'uso. L'introduzione di una tutela assicurativa dell'uso della bicicletta nei tragitti lavorativi, se da una parte costituisce sostegno concreto, e per così dire "rafforzato", dell'utenza debole della strada, alla quale appartiene il ciclista, dall'altra induce ad una consapevolezza diffusa del problema della sicurezza di tali utenti anche da parte degli enti assicurativi pubblici che, come è noto, sono oggi istituzionalmente preposti non solo al risarcimento dei danni ma soprattutto alla prevenzione degli incidenti lavorativi.

Se, alla luce di tanti tragici fatti, il problema della sicurezza nei luoghi di lavoro è ormai giustamente considerato una priorità politica, altrettanto si può dire di quello della sicurezza stradale, dove politiche più incisive sono ormai inderogabili.

Nota 1

ATTUALE LEGISLAZIONE - DECRETO LEGISLATIVO 23 FEBBRAIO 2000, N. 38

"Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, a norma dell'articolo 55, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144".

Art. 12 (*Infortunio in itinere*)

All'articolo 2 e all'articolo 210 del testo unico è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Salvo il caso di interruzione o deviazione del tutto indipendenti dal lavoro o, comunque, non necessitate, l'assicurazione comprende gli infortuni occorsi alle persone assicurate durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro se il lavoratore ha più rapporti di lavoro e, qualora non sia presente un servizio di mensa aziendale, durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti. L'interruzione e la deviazione si intendono necessitate quando sono dovute a cause di forza maggiore, ad esigenze essenziali ed improrogabili o all'adempimento di obblighi penalmente rilevanti. L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato. Restano, in questo caso, esclusi gli infortuni direttamente cagionati dall'abuso di alcolici e di psicofarmaci o dall'uso non terapeutico di stupefacenti ed allucinogeni; l'assicurazione, inoltre, non opera nei confronti del conducente sprovvisto della prescritta abilitazione di guida".

<http://www.fiab-onlus.it/infortuni/index.htm>

Hanno aderito alla petizione FIAB i seguenti Enti Locali:

Comune di Venezia - approvato dalla giunta il 23 marzo 2012

Comune di Pordenone - approvato dalla giunta il 22 febbraio 2012

Comune di Rovigo - Approvato all'unanimità il 16/02/2012 dalla Giunta Comunale

Comune di Casalpusterlengo (LO) - Approvato all'unanimità il 13/02/2012 dal Consiglio Comunale

Comune di Bologna - Approvato all'unanimità il 23/01/2012 dal Consiglio Comunale

Comune di Latina - Delibera della Giunta municipale nella seduta del 04.11.11

Comune di Codroipo (UD) - Delibera della Giunta Comunale del 16-04-2009

Regione Puglia - Delibera della Giunta Regionale 24.3.09, n. 466

Comune di Modena - Consiglio Comunale nella seduta del 03.11.08

Provincia di Ascoli Piceno - Consiglio Provinciale nella seduta del 01.10.08

Provincia di Bologna - Consiglio Provinciale di Bologna nella seduta del 15.04.08

Comune di Torino 22.4.2008

Comune di Rivalta 15.4.2008

Comune di Paullo - delibera della giunta n. 34 del 3.3.08

Provincia di Rimini - mozione del Consiglio Provinciale del 28.1.2008

Comune di Reggio Emilia - delibera di Giunta del 5.12.2007

Comune di Formigine (Modena) - delibera di Giunta del 12.07.2007

DOCUMENTAZIONE, ARTICOLI, INTERVENTI

(in ordine cronologico inverso)

2012

6 febbraio 2012

Diversi Consiglieri si stanno attivando per sollecitare l'adesione da parte dei propri Consigli Regionali. Ci giungono notizie in tal senso dall'Emilia Romagna (dove Casadei e Zoffoli del PD hanno diramato un [proprio comunicato di sostegno alla proposta FIAB](#) e così [anche il Consigliere Mumolo](#)), ed inoltre dalla Lombardia e dal Veneto. Va ricordato che la regione Puglia ha già aderito nel 2009 tramite la Giunta Regionale, unica regione sin insieme ad altre importanti adesioni di Comuni e Province.

25 gen 2012

♣ [Comunicato Stampa Fiab: Incidenti in itinere in bici. Arriva in Senato proposta FIAB](#)

♣ [Interrogazione presentata mercoledì 25 gennaio da Roberto Della Seta e Francesco Ferrante, senatori del Pd.](#)

23 gen 2012

[Il Comune di Bologna aderisce all'appello FIAB \(vedi in calce pagina: \[La proposta di Legge e la Petizione\]\(#\)\)](#)

gen 2012

[Ilikebike: In podcast intervista radiofonica ad Eugenio Galli, responsabile ufficio legale FIAB](#)

2011

7 nov 2011

[Risposta dell'INAIL](#)

7 nov 2011

[Infortunio in itinere: chiarimenti Inail sull'utilizzo della bicicletta e del bike-sharing \(Sole 24 ore\)](#) [ISTRUZIONI OPERATIVE INAIL]

28 ott. 2011

Adnkronos  [C'è la copertura assicurativa dell'Inail anche per chi va a lavoro in bicicletta](#) lo sostiene l'Avv. Generale dell'INAIL Luigi La Peccerella

Agosto 2011

“INFORTUNIO IN ITINERE” IN BICICLETTA: A CHE PUNTO SIAMO

Nonostante una petizione della FIAB, con oltre 10.000 firme raccolte alla data del 10 febbraio 2010 supportata dall'adesione formale di diversi Enti locali e territoriali e diverse richieste inoltrate agli Organi preposti, il trattamento dell'infortunio in itinere per il ciclista non è ancora stato modificato. E la bici, lungi dall'essere considerata con favore anche per i positivi impatti sulla salute, il traffico, l'inquinamento delle città, in quanto mezzo privato è a tutti gli effetti equiparata all'auto. Così, chi subisce un infortunio nel tragitto casa-lavoro, per essere risarcito dall'Inail, deve dimostrare che l'utilizzo della bici era effettivamente “necessario”.

Un riepilogo dei fatti. a cura di Eugenio Galli

29 lug. 2011

[La lettera inviata da FIAB all'intergruppo Parlamentari Amici della Bicicletta](#)

29 lug. 2011

[La replica FIAB inviata al Ministero](#)

5 lug. 2011

[la risposta del Ministero del Lavoro](#)

20 giu. 2011

[La risposta dell'INAIL](#)

2010

set. 2010 (sollec. 2011)

[lettera FIAB all'INAIL](#)

10 febbraio 2010

Abbiamo chiuso la petizione. Più di 10.000 firme raccolte, tra quelle on line e il cartaceo. Importanti adesioni da Enti Pubblici.

Le abbiamo consegnate al Gruppo Parlamentare Amici della Bicicletta, affinché la presenti ai Presidenti di Camera e Senato, e se ne faccia carico.

2007

parte la [proposta di Legge](#) e segue la [Petizione FIAB](#)

L'INSICUREZZA STRADALE

INCIDENTALITÀ URBANA

ADERISCONO ALL'OSSERVATORIO UTENZE DEBOLI:

AIM

Associazione Interessi Metropolitani
Corso Magenta, 59 – 20123 Milano
Tel. 02 48193088
www.aim.milano.it

FONDAZIONE 3M

Via Norberto Bobbio, 21 – 20096 Piovello (MI)
Tel. 02 70351
www.fondazione3m.it

CONFINDUSTRIA ANICMA

Associazione Nazionale Ciclo, Motociclo Accessori
Via Antonio da Recanate, 1 – 20124 Milano
Tel. 02 6773511
www.anicma.it

FONDAZIONE ANIA

Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici
Via del Corso, 63 – 00186 Roma
Tel. 06 32688784
www.fondazioneania.it

COCIS

Associazione per l'utilizzo del sottosuolo
Corso Monforte, 45 – 20122 Milano
Tel. 02 76001980

IED

Istituto Europeo di Design
Via Bezzeca, 5 – 20123 Milano
Tel. 02 54014350
www.ied.it

COMIECO

Consorzio Nazionale Recupero e Riciclo
degli Imballaggi a base Cellulosica
Via Pompeo Littra, 5 – 20122 Milano
Tel. 02 55024.1
www.comieco.org

POLITECNICO DI MILANO

Piazza Leonardo da Vinci, 32 – 20133 Milano
Tel. 02 23991
www.polimi.it

FIAB

Federazione Italiana Amici della Bicicletta
Via Borsieri, 4/e – 20159 Milano
Tel. 02 60737994
www.fiab-onlus.it

TOURING CLUB ITALIANO

Corso Italia, 10 – 20122 Milano
Tel. 02 85261
www.touringclub.it



OSSERVATORIO
UTENZE DEBOLI



OSSERVATORIO
UTENZE DEBOLI

Progetto grafico :

MENTEPIPERITA

L'Osservatorio UtENZE Deboli – OUD è un centro di ricerca, elaborazione e consultazione dati sulla sicurezza degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, motociclisti). È stato promosso da AIM Associazione Interessi Metropolitaniani e raccoglie l'adesione di enti e organismi che dimostrano sensibilità e competenza in materia di viabilità e diritti degli utenti della strada: Confindustria-ANCMMA, Cocis, Comieco, FIAB, Fondazione 3M, Fondazione ANIA, IED, Politecnico di Milano, Touring Club Italiano. OUD si propone come interlocutore di enti e amministratori pubblici nella promozione di più elevati standard di sicurezza e di qualità della vita per le utenze deboli della strada, sostenendo politiche che possano incidere positivamente su una circolazione stradale fino ad oggi principalmente improntata alle esigenze degli automobilisti.

Un ringraziamento al Centro Studi FIAB per la documentazione tecnica messa a disposizione.

OSSERVATORIO UTENZE DEBOLI

Segreteria c/o AIM
Corso Magenta 59 - 20123 Milano
Tel. 02 48193088

info@osservatorioutenzedeboli.it
www.osservatorioutenzedeboli.it

RIFLESSIONI E SUGGERIMENTI DI INTERVENTO SU UNA SITUAZIONE DRAMMATICA

La libertà di movimento è un diritto universale che deve essere garantito, così come deve essere assicurata nello stesso tempo l'incolumità degli individui. Questo purtroppo non avviene, dato che ogni giorno in Italia 12 persone perdono la vita sulla strada, e di queste ben 6 sono motociclisti, pedoni o ciclisti. Ma questa vera e propria strage non sembra coinvolgere l'opinione pubblica come la dimensione del problema potrebbe far pensare. Le strade sono lo specchio della nostra società. Quanto avviene ogni giorno sulle strade delle nostre città è rivelatore di quale società stiamo costruendo e del livello di civiltà e cultura cui siamo giunti. Educazione, rispetto, tolleranza sono valori che spesso vengono dimenticati quando si è a bordo di un'auto e ci si trasforma in utenti forti della strada.

ANTONIO PINNA BERCHET
PRESIDENTE OSSERVATORIO UTENZE DEBOLI

PEDONI E DUE RUOTE IL FUTURO DELLA MOBILITÀ URBANA

Proteggere l'utenza debole della strada non è più un optional, ma un'urgenza ed una priorità.

Dal 2009, infatti, l'Italia è il primo paese europeo nel quale i morti tra pedoni, ciclisti e motociclisti hanno superato quelli su quattro ruote.

Ne consegue che per far fronte alle pressanti richieste che ci vengono dalla Unione Europea occorre agire con specifiche politiche ed interventi. Il quarto programma quadro 2011-2020 lo individua in modo chiaro ed esplicito. Ma l'attenzione è alta anche tra i cittadini. Un'indagine Istat del 2010 sulle principali preoccupazioni degli italiani mostra che le prime quattro riguardano la mobilità ed in particolare, nell'ordine: il traffico, i parcheggi, l'inquinamento dell'aria e il rumore; al settimo posto la difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici e solo all'ottavo il rischio di cri-

iminalità, al contrario di quanto evidenziato dai media.

Tra l'altro intervenire a favore dell'utenza debole non serve solo a proteggere gli utenti della strada meno "carrozati", ma anche a decongestionare le città, renderle più vivibili, proteggere l'ambiente e ridurre i costi ai cittadini.

Per raggiungere questi obiettivi è necessaria una precisa volontà politica. Gli amministratori locali ed il legislatore debbono prendere coscienza del problema in tutta la sua estensione e priorità, farne un obiettivo politico vincente ed aggregante, pianificare gli interventi, individuare le risorse, attuare quanto pianificato e monitorare i risultati.

Il futuro delle nostre città passa attraverso scelte consapevoli e chiare e questa pubblicazione intende fornire un contributo in tal senso.

EDUARDO GALATOLA
PRESIDENTE CONTATO TECNICO OSSERVATORIO UTENZE DEBOLI

L'INSCUREZZA STRADALE IN ITALIA

Il problema della insicurezza stradale costituisce la più grave emergenza sociale del nostro Paese, eppure non sollecita ancora una decisa reazione da parte del mondo politico, dei media e dell'opinione pubblica. In Italia ogni giorno muoiono sulle strade 12 persone e vengono ferite 842 persone. Nessuna attività criminale produce altrettante vittime, e anche gli incidenti sul lavoro, che hanno giustamente molto risalto sui mass media e nell'opinione pubblica, sono di fatto molto inferiori (poco più del 20%) di questa vera e propria strage. Quotidianamente si registrano 590 incidenti stradali. Nel 2009 sono stati rilevati oltre 215.000 sinistri, hanno perso la vita 4.237 persone e oltre 307.000 sono rimaste fe-

rite. Peraltro tali dati sottovalutano il problema, in quanto considerano solamente gli incidenti e i feriti rilevati dalle forze dell'ordine e comunicati alle amministrazioni locali, e in seguito all'Istat, mentre il numero di incidenti e feriti registrati dalle compagnie assicurative risulta decisamente superiore. Tale strage quotidiana ha un "costo sociale" enorme che comprende diverse problematiche legate all'incidentalità su strada: la perdita della capacità produttiva (interruzione, anche temporanea, della propria attività) i costi umani (danni alla persona di tipo morale o biologico) i costi sanitari (pronto soccorso, ricoveri, riabilitazioni) i danni materiali e altri costi (costi amministrativi e costi giudiziari).

12
VITTIME

590
INCIDENTI

OGNI GIORNO

842
FERITI

COSTO SOCIALE
ALL'ANNO
29 miliardi di €
2,5% del PIL

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale fissa in circa un milione e quattrocentomila euro il costo sociale di ogni vita persa sulla strada, cifra che somma il danno morale pagato dalle assicurazioni secondo le tabelle del tribunale, al mancato ritorno dell'investimento fatto dalla società su ogni individuo. A questi costi occorre aggiungere quelli dei feriti gravi, che secondo l'Istituto Superiore di Sanità sono circa il 20% del totale dei feriti denunciati al pronto soccorso. Il costo sociale così valutato arriva a toccare 80 milioni di euro al giorno, equivalente a circa 29 miliardi di euro l'anno, pari al

2,5% del Prodotto Interno Lordo. Tra l'altro è da segnalare che i costi sanitari si traducono in elevatissimi oneri economici e gestionali per le Regioni, alle quali è delegato il servizio di sanità pubblica. E quando il cittadino fa ricorso a strutture private, i maggiori oneri non coperti dal rimborso sanitario pubblico vengono assorbiti dalle compagnie di assicurazione, con conseguente aggravio dei premi assicurativi. Una maggiore attenzione al problema dell'incidentalità a livello locale si tradurrebbe certamente in sostanziali benefici economici, oltre che etici, per le stesse strutture pubbliche.

LA VIABILITÀ URBANA

Le città moderne sono state ideate e costruite ponendo al centro l'automobile: nel corso del XX secolo la velocità è diventata elemento essenziale della modernità e la città il luogo in cui la modernità si è espressa nelle sue forme più alte. Questo modello di sviluppo ha prodotto nel tempo città sempre più caotiche e difficili da vivere, con problemi di traffico, congestione e inquinamento che ormai quotidianamente ci obbligano a ripensare tale modello. E questo a prescindere dalle dimensioni della città: anche centri urbani di dimensioni minori sono assediati dal traffico e soffocati dall'inqui-

namento. La velocità di spostamento in auto nelle nostre città non si distanzia poi molto da quella di un secolo fa: oggi in media, nei principali centri urbani italiani, non supera i 20 km/h, mentre la velocità dei mezzi pubblici è stimata attorno ai 15 Km/h. Questi dati possono aiutare a spiegare l'incremento costante nell'utilizzo delle due ruote, sia a pedale che a motore, i mezzi ideali per spostamenti su distanze rispettivamente fino a 5 e fino a 10 Km. Tuttavia le città italiane, a parte qualche rara e felice eccezione, non sono attrezzate con le infrastrutture necessarie, sono carenti in piste ciclabili e zone a velocità



limitata. E così, mentre le auto diventano sempre più sicure, con un forte calo del numero di vittime (-52% in otto anni), le aree urbane rappresentano sempre più un ambiente pericoloso per chi si sposta a piedi, in bici, in moto. In Italia il numero maggiore di incidenti stradali avviene sulle strade delle nostre città: circa i tre quarti degli incidenti e dei feriti e quasi la metà delle vittime (i dati Israt del 2009 confermano la pericolosità della mobilità urbana in Italia: sulle strade cittadine si sono verificati il 76% degli incidenti, il 72% dei feriti e il 45% delle vittime). Le città italiane si posizionano ai primi posti in Europa per la percentuale di vittime sulle strade urbane, ex-aequo con la Grecia, e ben al di sopra della media europea, pari al 34%. E anche se consideriamo il tasso di mortalità in ambito urbano le città italiane fanno registrare pessimi risultati (dai 5 morti per 100.000 ab. di Torino ai 10 di Catania) se confrontati con città come Vienna, Madrid, Parigi, Berlino (2 morti ogni 100.000 ab.) o ancora più impietosi se confrontati con le città del Nord Europa (1 morto ogni 100.000 ab.)

IL VERO PROBLEMA SONO LE UTENZE DEBOLI

Ogni giorno muoiono sulle nostre strade 2 pedoni, 1 ciclista, 3 motociclisti, 5 automobilisti e 0,5 camionisti.

Se tali morti suscitassero lo stesso sdegno che suscitano le morti bianche (di cui il 55% avviene sulle strade) le pagine dei nostri media contribuirebbero enormemente a creare il convincimento politico e sociale necessario a fronteggiare questa ingiustificata ed inaccettabile matanza.

Invece i morti sulla strada, che sono quattro volte più numerosi dei morti sul lavoro, non "fanno notizia" e vengono considerati come un necessario tributo al Moloch della modernità e della frenesia.

Non ci sono morti di diversa categoria e così come non si può fare un distinguo tra morti bianche e vittime della strada, non si può limitare la prevenzione agli utenti delle quattro ruote, trascurando completamente il problema delle utenze deboli, vera emergenza della sicurezza, particolarmente nei nostri ambiti urbani. La tecnologia, i maggiori controlli sulla velocità nei contesti autostradali ed extraurbani, la patente a punti hanno consentito, negli ultimi otto anni, di ridurre il numero dei morti tra gli utenti delle quattro ruote del 52%, mentre il numero dei morti tra le utenze deboli (pedoni, ciclisti e motociclisti) si è ridotto soltanto

del 23%. L'Italia è il Paese europeo che vanta il maggior numero di morti tra le utenze deboli. Le nostre città non sono sicure: le aree urbane costituiscono i contesti nei quali maggiormente si concentra l'insicurezza stradale. Un morto su due in città è un utente non motorizzato, 5 decessi su 6 riguardano le utenze deboli. Per converso la mobilità delle moderne metropoli vede aumentare le utenze deboli e ridursi progressivamente il traffico a quattro ruote. E questo rende ancora più urgente la necessità di intervenire perché le città siano più sicure per i pedoni, per i ciclisti e per i motociclisti. L'obiettivo europeo di riduzione del 50% del numero delle vittime della strada entro il 2010 non è stato raggiunto (-40%) proprio per non aver tenuto in conto l'utenza debole (-23%) mentre al contrario è stato raggiunto per le quattro ruote (-52%); l'obiettivo si è infatti dimostrato troppo generico. Di fatto gli importanti risultati conseguiti in proposito nel decennio sono stati conseguiti quasi per inerzia. Un vero obiettivo per il prossimo decennio potrebbe essere quello della riduzione del 50% delle vittime tra le utenze deboli: sarebbe un obiettivo vero, impegnativo ed estremamente utile per ricondurre il fenomeno dell'insicurezza stradale in un'alveo più accettabile socialmente ed eticamente.



LA MIX DI TRAFFICO STA CAMBIANDO

In presenza di condizioni di traffico urbano sempre più difficoltose, nei maggiori centri urbani del Paese la velocità media di circolazione si va abbassando di circa 1 Km/h all'anno ed è attualmente di 18 Km/h. La tendenza è evidente: una lenta ma progressiva riduzione del traffico a quattro ruote e un consistente incremento della circolazione su due ruote e del traffico pedonale. E' una tendenza molto positiva e le autorità locali la devono assecondare e favorire il più possibile per una serie di ottime ragioni. In primo luogo muoversi a piedi o in bicicletta è più salutare. I vantaggi relativi sono stati confrontati scientificamente con i rischi ai quali tali utenze deboli sono soggette, come l'ingestione di polveri fini e gli incidenti stradali. Tali studi indicano che il rapporto tra giorni di vita guadagnati per l'esercizio fisico e per i rischi di cui sopra è pari a 20 a 1.

Spostare la mix di traffico a favore delle utenze deboli, inoltre, fornisce un indiscutibile contributo a ridurre l'inquinamento urbano per il cui contenimento le città sono sempre più obbligate a ricorrere alla chiusura del traffico nei giorni di domenica (sostanzialmente inefficace per lo scopo prefisso). E proprio durante queste domeniche "a piedi" ci si rende conto di quanto più vivibili siano i nostri centri urbani senza l'inquinamento auto veicolare (atmosfera, acustico, occupazione di spazi), e di come sia piacevole riappropriarsi delle ineguagliabili bellezze artistiche ed architettoniche delle nostre città, non seconde a nessuno nel mondo.

Senza contare che andare a piedi o su due ruote è ovviamente più economico ed espone meno i nostri bilanci familiari alla anelasticità, per non parlare di esosità speculativa del costo dei carburanti. Ma ciò che è più interessante è che l'incremento



delle utenze deboli contribuisce alla riduzione dell'incidentalità complessiva: è stato scientificamente calcolato che raddoppiando il numero di ciclisti il rischio di incidentalità globale si riduce del 34%, mentre se si dimezza tale numero il rischio aumenta del 52% (Jacobsen 2003). E' un dato facilmente intuibile: se aumenta il numero e la tipologia di utenti della strada tutti sono più tenuti ad accettare la coabitazione e quindi a prestare maggiore attenzione ad un uso condominiale e

più promiscuo della sede viaria. Da ultimo va segnalato che il progressivo aumento della circolazione su due ruote, e spesso anche di quella a piedi, risponde a criteri di maggiore velocità o di minor tempo impiegato complessivamente per i singoli spostamenti. Ora se è vero che occorre favorire nei nostri centri urbani una maggiore circolazione delle utenze deboli, è tuttavia fondamentale ed improrogabile fare in modo che tale circolazione sia più sicura.

IL NEMICO NUMERO 1: LA VELOCITÀ

In presenza di una velocità media di circolazione urbana di soli 18 chilometri all'ora sembrerebbe assurdo considerare la velocità come la causa principale dell'insicurezza stradale.

Ed invece, statistica e logica ci dicono che è proprio così. Ovviamente molte possono essere le concause degli incidenti stradali, come la distrazione, la visibilità, la carenza di segnaletica, lo stato psico-fisico degli utenti, lo stato delle strade, ecc. Ma nessuna di queste può da sola determinare un incidente mortale, se non in presenza di una velocità eccessiva, o meglio di un'eccessiva differenza di velocità tra gli utenti della strada. C'è infatti una correlazione diretta tra velocità di impatto e mortalità. Essere investiti a 30 Km/h è come cadere dal 1° piano di un edificio; inoltre l'investitore ha tempi di reazione, spazi di frenata e visuale ottimale

per evitare l'impatto: ne consegue che il rischio di un impatto letale è vicino allo zero. A 50 Km/h le condizioni di rischio cambiano decisamente, ma si verte ancora in una situazione di relativo controllo e di riduzione dei rischi da impatto (mortalità al 50%). Oltre i 50 Km/h la curva del rischio di incidenti mortali si impenna letteralmente e già a 70 Km/h raggiunge il massimo di pericolosità (mortalità certa).

Ne consegue che il principale dovere delle amministrazioni pubbliche locali è quello di strutturare il traffico urbano in maniera da garantire che i limiti di velocità imposti non siano e non possano essere superati. A questo scopo è fondamentale che nei centri urbani vengano estese e controllate le zone 30 per favorire una circolazione più adatta alle utenze deboli e vengano strutturate ed attrezzate con

TEMPO DI REAZIONE + FRENATA 14 METRI



30 Km/h >



TEMPO DI REAZIONE + FRENATA 30 METRI



50 Km/h >



TEMPO DI REAZIONE + FRENATA 52 METRI



70 Km/h >



adeguata tecnologia le strade a viabilità principale a 50 Km/h.

Ciò non significa andare ad impattare ulteriormente sull'attuale velocità media di circolazione, già così bassa ed in progressiva riduzione. Al contrario, una più armonica circolazione potrebbe favorire tutti gli utenti e nel tempo consentire di ridurre i tempi di trasferimento nell'ambito urbano. Il principale compito dei piani di traffico urbano è quello di facilitare lo

scorrimento armonico e continuativo più veloce del traffico.

del traffico, evitando andature a strappo, con code interminabili alternate a rincorse frenetiche, con superamento dei limiti di velocità, sorpassi nevrotici ed indisciplina diffusa. Pianificare il traffico, coordinare gli attraversamenti semaforici, evitare intralci sulle carregiate da sosta selvaggia ed eccesso di sosta di autoveicoli, introdurre una segnaletica di orientamento più efficace, ecc.; sono solo alcuni degli interventi che possono facilitare lo scorrimento più veloce del traffico.

IN TEMA DI RESPONSABILITÀ

IL CONTRIBUTO DEI CITTADINI AL COSTO DELLA SICUREZZA

Comma 4 art. 208 del Codice della Strada (abstract)

«Una quota pari al 50% dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice spettanti alle Regioni, Province e Comuni è devoluta a consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale imputandone la relativa spesa ai medesimi nonché al miglioramento della circolazione delle strade, al potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di traffico, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10%, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinarsi alle suddette finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti; per i comuni la comunicazione è dovuta solo da quelli con popolazione superiore a cinquantamila abitanti».

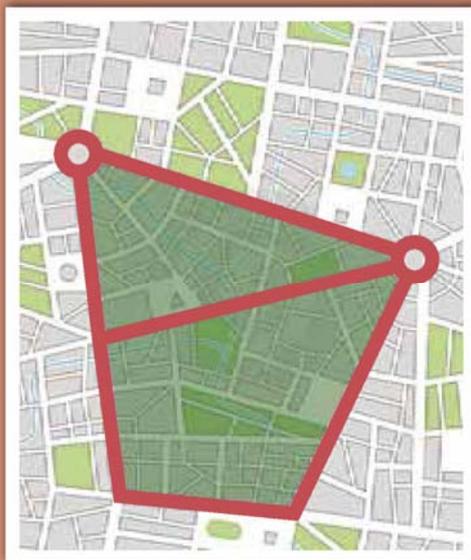
Nell'ambito della circolazione stradale concorrono responsabilità in capo a più soggetti fisici o giuridici. In primo luogo la responsabilità per gli incidenti è in capo al conducente tenuto a rispettare non solo le disposizioni di legge in materia, ma anche a garantire che il proprio comportamento eviti il più possibile di arrecare danno a terzi. Ma gli utenti del traffico operano in un contesto e secondo regole e condizioni che vengono stabilite dall'autorità amministrativa locale. E' l'amministrazione locale che definisce nel proprio piano del traffico le caratteristiche della viabilità urbana, la segnaletica orizzontale e verticale, i limiti di velocità, la strutturazione degli incroci, delle rotonde, degli attraversamenti, ecc. E' l'amministrazione locale la responsabile dello stato di manutenzione e di pericolosità delle strade così come è responsabile del controllo preventivo e sanzionatorio nei confronti dei comportamenti degli utenti della strada. Si può fare un parallelismo con la responsabilità del datore di lavoro, tenuto ad assicurare che il luogo nel quale il dipendente opera ed i macchinari che lo stesso utilizza nell'esercizio della propria attività rispondano allo stato delle migliori conoscenze e tecnologie disponibili. Lo stesso principio può e deve valere per

gli amministratori pubblici in materia di utilizzo della strada da parte degli utenti: nella strutturazione della rete viaria urbana è necessario che vengano impiegate le migliori competenze e tecnologie, così da consentire l'utilizzo del bene pubblico con il minor rischio possibile.

Ciò evidentemente corrisponde sia ad un preciso obbligo giuridico che ad un dovere etico. Di fronte all'incredibile numero di vittime della strada che si verificano nei contesti urbani, non è più possibile perseverare in un comportamento di non partecipato interesse. I dati sono chiari, le statistiche ci sono, la consapevolezza è piena e quindi non si può continuare a considerare la carenza di fondi come la principale causa di tale comportamento. Il problema non è rappresentato dai soldi. In primo luogo perché i soldi ci sono: basta dare piena applicazione al disposto dell'art. 208 del codice della strada che stabilisce che il 50% dei proventi dalle sanzioni per violazioni del codice della strada deve essere utilizzato dalle amministrazioni locali per la sicurezza stradale, con un preciso riferimento alla tutela degli utenti deboli.

Per aumentare la sicurezza della circolazione urbana non sono necessari più investimenti, ma prevalentemente buone pratiche amministrative e volontà politica.

MODELLO DI CLASSIFICAZIONE DEL TRAFFICO



■ SCORRIMENTO A 50 Km/H
■ ZONE A 30 Km/H

LE PROPOSTE

Non è facile formulare una ricetta unica per tutte le situazioni, anche perché le condizioni di insicurezza stradale cambiano da ambito urbano ad ambito urbano e ogni decisione di intervento deve essere basata su un'approfondita e meditata analisi della concreta situazione di fatto.

Dell'assoluta necessità di ridurre le differenze di velocità tra i diversi utenti della strada si è fatto cenno più sopra. E' ovvio che la pericolosità della circolazione per le utenze deboli deriva principalmente dalla differenza di velocità (ad es. l'assoluta maggioranza dei pedoni che rimangono vittime della strada ha un'età superiore ai 60 anni).

E' quindi opportuno un incremento delle zone 30 e delle isole ambientali dove le utenze deboli possano convivere in condizioni di assoluta sicurezza. In tali ambiti protetti e più qualificati sotto il profilo ambientale non è indispensabile sostenere costi per regolamentare il traffico, segnaletica, protezione fisica: la sicurezza è assicurata dalla riduzione delle differenze di velocità.

Per converso è opportuno riclassificare il traffico urbano con direttrici di viabilità principale a 50 Km/h, con riduzione delle soste di autoveicoli su tali direttrici e protezione fisica delle utenze deboli.

Come già riferito, un incremento delle utenze deboli determina automaticamente una riduzione percentuale del rischio di incidentalità urbana. Ed allora ecco alcuni suggerimenti: un incremento della qualità dei trasporti pubblici, specie underground, delle isole pedonali, la protezione dei marciapiedi, la realizzazione di facilities per le utenze deboli, come i parcheggi per moto e bici in correlazione alle fermate delle metropolitane, i collegamenti delle ciclabili in extraurbano, ecc. Questi servizi, come si è detto, non sono accessori, ma primari. Ovviamente non serve a nulla stabilire dei limiti di velocità (30 - 50 Km/h) senza un adeguato sistema di autoregolamentazione, di controllo e sanzionatorio.

Occorre poi riuscire ad incidere sui comportamenti individuali, con un'adeguata comunicazione ed una migliore istruzione e formazione degli utenti della strada, a tutte le età.



IL GIUSTO APPROCCIO DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI

VADEMECUM DELL'AMMINISTRAZIONE LOCALE

- Individuare gli obiettivi
- Misurare i risultati
- Pianificare le azioni
- Investire in comunicazione
- Intraprendere azioni decise
- Individuare le risorse
- Investire in infrastruttura

Sembra davvero assurdo che nella società moderna sia così scarsa la sensibilità in materia di sicurezza stradale. Eppure è un problema che riguarda tutti noi, ora in veste di automobilisti, ora di pedoni, talvolta come utenti delle due ruote.

Non mancano le evidenze statistiche, la comunicazione potrebbe essere migliore, ma non si può sostenere che sia carente, la ricerca e le tecnologie non sono mai state così efficaci, le normative vengono costantemente aggiornate, l'ammmodernamento delle reti viarie procede a rilento, ma migliora. E allora qual è il motivo per

cui non si riesce ad affrontare una volta per tutte e responsabilmente il problema? A nostro avviso manca un convincimento politico e sociale sull'improrogabile necessità di reagire. Si organizzano convegni di studio, si celebrano giornate a favore delle vittime della strada, della sicurezza stradale, ma il risultato di queste sollecitazioni non si traduce mai in azioni; si registrano i problemi e non si risolvono.

Dimenticando che ai problemi di ordine etico e morale si sommano responsabilità di ordine giuridico e precise responsabilità per gli amministratori pubblici de-

putati a garantire ai cittadini utenti della strada condizioni di sicurezza in linea con gli standard che le moderne tecnologie possono consentire.

Non si riesce francamente a capire che cosa ci possa essere di più importante per un'amministrazione pubblica locale se non la sicurezza fisica, l'incolumità dei propri cittadini.

E' solo da una precisa presa di coscienza del problema che può scaturire il giusto approccio per una soluzione in tempi adeguati. A nostro avviso, ogni Comune, ogni Provincia, ogni Regione d'Italia dovrebbe porsi l'obiettivo di una seria

e aggiornata valutazione dell'insicurezza stradale nel proprio territorio; fissare l'obiettivo di ridurre del 50% il numero delle vittime deboli della strada; formulare piani operativi per il raggiungimento di tale obiettivo entro il 2020; e attivare sistemi di monitoraggio continuo sui progressi e sui risultati raggiunti.

L'Osservatorio Utente Deboli, nato dalla volontà delle principali associazioni che si propongono la tutela delle utenze vulnerabili della strada, offre il proprio supporto di conoscenza e di esperienza a tutte le Amministrazioni Pubbliche disposte ad impegnarsi per il perseguimento di tale obiettivo.

UNIONE EUROPEA: GLI ORIENTAMENTI STRATEGICI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE

PRINCIPI DEL 4° PROGRAMMA D'AZIONE EUROPEO IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE PER IL DECENNIO 2011-2020:

- Ricerca di più elevati standard di sicurezza stradale in Europa
- Un approccio integrato alla sicurezza stradale
- Sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivisa

OBIETTIVI STRATEGICI:

- Migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada
- Rinforzare l'applicazione del codice della strada
- Infrastrutture stradali più sicure
- Veicoli più sicuri
- Promuovere l'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale
- Migliorare gli interventi di emergenza e i servizi post-infortunio
- **Proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada**

Le buone regole di intervento già illustrate, intese a favorire una migliore e più sicura circolazione negli ambiti urbani senza incidere pesantemente sui conti pubblici, rientrano pienamente negli obiettivi strategici posti dal 4° programma d'azione europeo per la sicurezza stradale in via di approvazione.

Il settimo obiettivo europeo prevede in particolare di proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada con alcuni suggerimenti importanti per le autorità locali preposte alla mobilità urbana.

Innanzitutto migliorare la consapevolezza della presenza dei ciclisti e dei motociclisti da parte degli altri utenti della strada. Tutti gli utenti vantano gli stessi diritti di utilizzo della strada nel rispetto delle norme di legge; gli utenti delle quattro ruote sono sempre più tenuti ad un comportamento di adesione a regole di coabitazione che tengano conto delle maggiori vulnerabilità degli utenti deboli. Questi ultimi sono anch'essi tenuti a collaborare alla propria sicurezza con comportamenti responsabili, con l'adozione di tutte le misure di autosicurezza disponibili: ad esempio, il casco, le luci di posizione e di segnalazione, gli indumenti ben visibili e l'uso di elementi di retroriflessività. In secondo luogo è urgente l'adozione da parte delle autorità

locali di piani d'azione sulla mobilità urbana, che prevedano la gestione della velocità, la promozione della ciclabilità e della pedonalità con separazione dei percorsi in situazioni di traffico misto, la sicurezza dei motociclisti (con impiego di dispositivi di protezione, la prescrizione di sistemi avanzati di frenata, l'installazione di guardrail più sicuri), la ricerca di una migliore visibilità per gli utenti, particolarmente negli incroci pericolosi, l'adozione di una segnaletica di orientamento più funzionale al fine di favorire flussi di traffico armonici.

Il nuovo programma d'azione europeo per la sicurezza stradale 2011-2020 ripropone l'obiettivo di riduzione del 50% del numero delle vittime della strada anche per il prossimo decennio. Considerato tuttavia che il problema della mortalità si sta sempre più concentrando negli ambiti urbani e sempre più a danno delle utenze vulnerabili, sarebbe più opportuno che l'obiettivo di riduzione del 50% riguardasse proprio loro, i pedoni, i ciclisti e i motociclisti.

Sarebbe questo un obiettivo fondamentale per consentire una reale spallata ad una problematica che fino ad oggi è stata da tutti considerata una sine cura, tanto è vero che i pochi risultati conseguiti, quasi tutti a vantaggio degli automobilisti, sono dovuti a forza d'inerzia più che ad una decisa volontà politica.

€ 5,40



16STC0019530