

		
<p>Audizione Commissione 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 Commissione 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>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche Cds Priorità e richieste - 63</p>

		
<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.ciclodit.it galatola@ciclodit.it</p>	
	 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Modifiche Cds Priorità e richieste - 64</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.