

Spettabile
IX Commissione Trasporti, Poste e
Telecomunicazioni

c.a. Presidente, on. Alessandro Morelli

Roma, 5 Marzo 2019

OGGETTO: Osservazioni e contributi all'esame delle Modifiche al Codice della Strada, Proposte di Legge A.C. 24, A.C. 192, A.C. 193, A.C. 219, A.C. 234, A.C. 264, A.C. 367, A.C. 681, A.C. 777, A.C. 1051, A.C. 1113, A.C. 1187, A.C. 1245, A.C. 1358, A.C. 1366, A.C. 1368, da parte di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Gentile Presidente,

Con la presente inviamo il nostro contributo in termini di proposte e osservazioni all'esame delle Modifiche al Codice della Strada in oggetto.

Alleghiamo inoltre le seguenti pubblicazioni di approfondimento da noi realizzate (Quaderni Gallimbeni):

- n. 8 Sicurezza stradale e mobilità dell'utenza non motorizzata,
- n. 7 La moderazione del traffico ,
- n. 2 Il Codice della Strada e la bicicletta,
- n. 1 Bicalitalia, Rete Ciclabile Nazionale, Linee guida per la realizzazione

Cordiali saluti

Edoardo Galatola
Responsabile sicurezza e ufficio legislativo

Enrico Chiarini
Membro Consiglio di Presidenza e Responsabile area tecnica

Valerio Montieri
Area tecnica Fiab

LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

Sommario

Sommario

1	Analisi del contesto	3
2	I principi da seguire nelle modifiche al CdS.....	4
3	Peculiarità nazionale	5
4	Priorità e principi informativi delle modifiche.....	6
5	Le proposte di modifica del CdS e integrazioni al testo di legge (C. 24 Brambilla e C. 192, C. 193, C. 219, C. 234, C. 264, C. 367, C. 681, C. 777, C. 1051, C. 1113, C. 1187, C. 1245, C. 1358, C. 1366, C. 1368).....	8
5.1	RIORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO URBANO.....	8
5.2	INTRODURRE IL CONTROSENTO CICLABILE	12
5.3	REVISIONE ART.7 CDS	14
5.4	DEFINIZIONI NUOVI UTENTI DELLA STRADA	14
5.5	DISPOSITIVI DI PROTEZIONE OBBLIGATORI	15
5.6	SANZIONI PER VIOLAZIONE SOSTA E FERMATA	15
5.7	ALTRE PROPOSTE INERENTI LA MOBILITÀ SU DUE RUOTE.....	16
6	Ulteriori proposte di modifica del CdS	17
6.1	RICOGNIZIONE DELL'INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO	17
6.2	REGOLAMENTARE SEPARATAMENTE IL CICLISMO AMATORIALE E PROFESSIONISTICO	17
6.3	MONITORARE L'INCIDENTALITÀ DELL'UTENZA VULNERABILE	17
6.4	MONITORARE LA COMPOSIZIONE MODALE	18
6.5	ISTITUIRE UNA SEGNALETICA DEDICATA AI CICLISTI	18
6.6	RIDEFINIZIONE STRADA F-BIS	18
6.7	PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E PEDONALE.....	20
6.8	PROMOZIONE DEL TPL.....	20
6.9	CAMPAGNA PUBBLICITARIA NAZIONALE	20
6.10	DISPOSITIVI ISA.....	21
6.11	FURTI BICICLETTE.....	21
7	CHE COS'È LA FIAB.....	22

Le priorità per l'utenza non motorizzata

1 Analisi del contesto

L'attenzione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile in particolare è sicuramente cresciuta nel tempo ed è certamente considerata oggi una priorità.

Ciò nonostante l'adeguamento normativo e gli investimenti connessi sono rimasti costantemente al palo. Spesso la giustificazione era data nell'ordine dall'assenza di fondi, dall'assenza di priorità e spesso dalla mancanza di volontà politica anche su scala nazionale.

Questa inerzia cozza con l'effettivo **costo per la collettività degli incidenti stradali**. Solo calcolando il danno sociale risulta che il costo per il 2017, stante la riduzione incidentale ottenuta negli ultimi anni, è ancora di **15 miliardi di euro** l'anno (pari a €250/persona ovvero €500/auto)¹; Questo senza tenere conto dei costi da inquinamento imputabili al traffico veicolare e stimati in circa 25 miliardi di euro l'anno. In totale sono: €650/persona ovvero €1300/auto.

Stanti le cifre in gioco, **l'esiguità di investimenti messi in atto** a fronte dei risparmi ottenibili è sicuramente insensato. I risparmi in vite umane parlano da soli, ma anche a livello economico qualsiasi intervento si ripaga da solo!

Occorre inoltre rilevare che la **Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale** partita nel 2000, dopo alterne vicende ha definitivamente chiuso nel 2010, mentre il PNSS (**Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**), completato il decennio 2001-2010, non è stato più aggiornato a tutto il 2019 nonostante l'orizzonte del quarto programma quadro comunitario fosse il decennio 2011-2020.

A livello legislativo nella passata legislatura (XVII) a coronamento di un lavoro iniziato in quella precedente, è stato presentato un Disegno di Legge organico, passato in prima lettura alla Camera e successivamente non più convertito al Senato, nonostante una larga condivisione. Nella XVIII attuale legislatura si sarebbe potuto recuperarlo, ma ciò non è stato fatto ed è decaduto definitivamente. Risulta auspicabile, anche nell'attuale situazione normativa, riprendere una visione d'insieme del problema per un progetto organico di semplificazione e aggiornamento del Codice della Strada, riprendendo il concetto guida di incentivazione e tutela della mobilità sostenibile.

¹ Il calcolo del Danno sociale è effettuato con i criteri UE (DG MOVE.2014).

2 I principi da seguire nelle modifiche al CdS

Nel plaudere l'iniziativa di accorpamento di proposte di modifica del Codice della Strada (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38), riteniamo importante che ci sia un filo conduttore omogeneo.

Questo raccordo, a nostro giudizio, dovrebbe essere una norma quadro che tuteli e incentivi la mobilità ciclistica e pedonale, oltre al TPL. Le modifiche dovranno permettere: 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

Occorre partire dai principi informatori 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 e 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; di promuovere l'uso dei velocipedi."**

Ciò significa che tutti gli interventi a favore di una mobilità sostenibile sono già sanciti dall'articolo 1 (ovvero proprio dai principi informatori del codice) e che quindi i costi economici e sociali e ambientali vanno imputati al traffico veicolare, mentre tutte le altre modalità di spostamento (collettivo: autobus, treno - o non veicolare: bicicletta o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

È da prevedere una esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile, e i provvedimenti di modifica devono quindi rispondere ai requisiti di facilitare l'utenza non motorizzata (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) e 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

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.**

3 Peculiarità nazionale

D'altronde dal punto di vista dell'incidentalità le strade italiane hanno una peculiarità rispetto al resto d'Europa: nel 2017, ad esempio, sulle strade urbane sono avvenuti il 75% del totale degli incidenti, con il 71% dei feriti e il 43% dei morti.

Se è normale che la maggior parte degli incidenti avvenga in città, lo è molto meno che vi si abbia la metà dei morti, essendo presumibile una velocità inferiore a quella di strade extraurbane e autostrade.

In Europa la media dei decessi in città è del 34%, con punte sotto il 25% in molti Paesi.

Non può sorprendere pertanto che in ambito urbano il 50% dei morti sia pedone o ciclista, percentuale che sale all'84% se consideriamo anche i motociclisti (81% nel 2016).

Da notare in particolare che la quota percentuale dell'utenza non motorizzata colpita è cresciuta: non in termini assoluti, come si è già detto, ma perché la riduzione dell'incidentalità è stata inferiore a quella dell'utenza motorizzata a quattro ruote, la cui incidenza è ormai residuale a livello urbano

A fronte di una costante crescita della mobilità ciclistica, si è avuta una significativa riduzione della mortalità dei ciclisti (- 7% rispetto alla media degli ultimi 10 anni) con uno dei valori più bassi degli ultimi 15 anni (254).

Questo dato conferma che l'aumento di ciclisti comporta una maggior sicurezza di spostamento e non il contrario (Safety in numbers).

A maggior ragione l'incidentalità per km percorso è diminuita.

Analogamente è avvenuto negli ultimi anni per i motociclisti, meno per i pedoni.

4 Priorità e principi informativi delle modifiche

Di conseguenza anche per il codice è prioritario puntare a una riduzione dell'incidentalità per l'utenza non motorizzata, oltre che all'incentivo perché si sviluppi maggiormente come sta avvenendo negli altri paesi europei

Ciò è infatti in linea con i dettami del quarto programma quadro 2011-2020 della Unione europea.

Per raggiungere tali obiettivi è bene tenere però presenti le priorità.

Il **primo intervento** in ordine di efficacia può sembrare paradossale, ma parte da dati di fatto ed è verificabile ed è **umentare l'uso della bicicletta**. Se i ciclisti spesso sono le vittime, sono anche una delle soluzioni al problema!

C'è infatti una correlazione tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità, che a sua volta porta un ulteriore aumento dei ciclisti. Il fenomeno è sintetizzato nel concetto "Safety in numbers".

Sono interventi che incentivano l'uso della bicicletta:

- l'introduzione delle zone 30
- il doppio senso ciclabile nelle zone con velocità massima consentita e inferiore a 30 km/h
- il passaggio sulle corsie bus
- la segnaletica dedicata
- il contrasto ai furti

Il secondo intervento in ordine di importanza è la **riduzione delle differenze di velocità**. C'è una correlazione diretta tra velocità di impatto e mortalità.

Occorre quindi privilegiare e prendere a standard le zone 30, dividendo le aree urbane tra strade di scorrimento e traffico diffuso a velocità ridotta, ma che permette sempre di spostarsi a velocità medie superiori a quelle che caratterizzano le città d'oggi, dove a fronte di punte di velocità anche di 70 km/h le velocità medie non superano i 15 km/h.

Sono interventi che riducono l'incidentalità:

- le zone 30 come regola in area urbana
- l'obbligo di ZTL o isole pedonali scolastiche
- la svolta continua a destra per le bici
- i controlli elettronici della velocità

Siamo invece **contrari** all'introduzione di interventi di **protezioni obbligatorie** dei ciclisti, spesso pensati come risolutivi e invece forieri di effetti che vanno nella direzione opposta a quella voluta.

Ci riferiamo al tema del casco obbligatorio, escluso da precedenti aggiornamenti del Codice e non previsto in tutta Europa.

Il casco è utile? Ovviamente sì; è una protezione aggiuntiva alla testa che è sicuramente vulnerabile in caso di caduta.

Il suo uso è risolutivo? **Decisamente** no; infatti a differenza del casco per la moto, per permettere una corretta respirazione al ciclista è più leggero (materiali più poveri) e non arriva alla protezione del mento, per cui è certificato per impatti fino a 23-25 km/h con rilasci di energia di circa 100 joule. Al di sopra di queste velocità (tipiche del ciclista che cade senza essere investito) non si ha alcuna garanzia di efficacia. Il casco è quindi influente negli investimenti da mezzi motorizzati. Poiché questi ultimi rappresentano la quasi totalità degli incidenti gravi e mortali ne consegue che il casco aiuta (negli incidenti minori) ma non salva (in quelli gravi).

È opportuno prevederne l'obbligatorietà? La risposta a questa domanda non è scontata, perché è un problema di analisi costi-rischi-benefici. Sicuramente proteggerebbe dalla caduta sfortunata (e rara) con battuta della testa contro lo spigolo del marciapiede, ma in tal caso occorrerebbe prescriverlo anche per i pedoni (il rischio è lo stesso). A livello sociale le conseguenze dell'obbligo sarebbero però devastanti. L'introduzione obbligatoria ha sempre portato alla riduzione del numero dei ciclisti in tutti i paesi dove si è verificata. Ma tutti gli studi confermano che la prima misura di sicurezza per i ciclisti è la presenza di un alto numero di ciclisti nel traffico. La conseguenza del provvedimento è che paradossalmente il casco obbligatorio aumenterebbe il rischio per i ciclisti superstiti.

Ma non è importante obbligare almeno i bambini? I bambini sono in teoria più vulnerabili. Anche in questo caso, occorre osservare, i bambini sotto i 14 anni rappresentano un gruppo eterogeneo. C'è una notevole differenza tra un bambino fino a 11 anni e uno che va alla scuola media. Le statistiche inoltre dicono che sotto i 14 anni gli incidenti mortali riguardano meno del 3% di tutti i casi (a fronte di oltre il 50% per gli over 60) e tra questi il casco non sarebbe comunque stato risolutivo.

Ci sono altre evidenze? Sì. Non c'è alcuna correlazione tra uso del casco obbligatorio e riduzione dell'incidentalità per km (negli USA il tasso di utilizzo è circa del 40%, ma l'incidentalità per km è doppia rispetto all'Italia, in Olanda l'incidentalità è un terzo della nostra senza l'uso del casco), gli incidenti con ferite al capo sono maggiori percentualmente tra gli automobilisti e i pedoni rispetto ai ciclisti.

Da tutte queste considerazioni possiamo concludere che, con una posizione comune a tutte le associazioni europee aderenti all'ECF, FIAB consiglia l'uso del casco a tutti e in particolare ai bambini, ma è contraria alla sua obbligatorietà in quanto l'effetto sarebbe controproducente.

5 Le proposte di modifica del CdS e integrazioni al testo di legge (C. 24 Brambilla e C. 192, C. 193, C. 219, C. 234, C. 264, C. 367, C. 681, C. 777, C. 1051, C. 1113, C. 1187, C. 1245, C. 1358, C. 1366, C. 1368)

Di seguito provvediamo a elencare le principali osservazioni ai testi in discussione. Per ogni argomento riportiamo il riferimento alla proposta e ai relativi articoli.

5.1 RIORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO URBANO

È possibile ricondurre a questo argomento le seguenti proposte:

Circolazione velocipedi su corsie riservate, PdL 1051 De Lorenzis e altri, art. 1 e PdL 219 Schullian e altri, art. 2

È una misura che permette di togliere le bici dal traffico automobilistico, pertanto siamo favorevoli, naturalmente con le indicazioni di attenzione del caso verificando le idonee condizioni di sicurezza

Autorizzazione alla sosta per i velocipedi in aree pedonali, PdL 1368 Scagliusi, art. 11 e PdL 219 Schullian e altri, art. 17

Anche questa è una misura di buon senso, necessaria quando manchino le attrezzature di parcheggio dedicate, per cui siamo favorevoli. Naturalmente il velocipede in sosta non deve recare intralcio.

Linea arresto avanzata al semaforo, PdL 219 Schullian e altri, art. 6

La linea di arresto avanzata è una misura estremamente popolare e diffusa in Europa che presenta numerosi vantaggi di fluidificazione del traffico e di protezione dei ciclisti. Non esistono controindicazioni particolari, salvo l'impedimento delle partenze di scatto, tra le più pericolose per la sicurezza e per l'ambiente, oltre che inutili per la velocità media di spostamento dei mezzi a quattro ruote. Siamo favorevoli.

Ove si intendesse procedere con un approccio più organico alla revisione del Codice, riteniamo utile suggerire alcuni punti di interesse generale.

Riorganizzazione funzionale delle strade

Si propone di introdurre, con riferimento all'art. 1 comma 2 una suddivisione funzionale delle strade come segue:

- a) strade a esclusivo utilizzo veicolare (esclusa utenza vulnerabile)
- b) strade a prevalente utilizzo veicolare (sono compatibili i flussi dell'utenza vulnerabile e veicolare, ma l'utenza veicolare ha la prevalenza; ogni nuova strada va affiancata da un itinerario ciclabile, mentre le strade preesistenti vanno attrezzate con **una pista ciclabile**)
- c) strade a prevalente utilizzo utenza vulnerabile (sono compatibili i flussi dell'utenza vulnerabile e veicolare, ma l'utenza vulnerabile ha la prevalenza, quindi l'utenza veicolare deve regolare i suoi comportamenti in modo da non causare pericolo; tipicamente sono da prevedere zone 30)
- d) strade a esclusivo utilizzo utenza vulnerabile

A tal proposito alla voce a) sono da ricondursi A - Autostrade e B - Strade extraurbane principali; alla voce b) sono da ricondursi C - Strade extraurbane secondarie e D - Strade urbane di scorrimento; alla voce c) sono da ricondursi E - Strade urbane di quartiere ed F - Strade locali, **F-bis. Itinerari ciclopedonali²**; alla voce d) sono da ricondursi **le Aree Pedonali**.

È da notare che la presente suddivisione funzionale non modifica quella precedente in uso, ma identifica meglio i diritti degli utenti della strada.

Revisione della regolamentazione in area urbana

Occorre unificare e standardizzare le definizioni di isola ambientale e Z20, rivedere il concetto di zone residenziali, **con riferimento ai migliori standard europei e** rendere le Z30 lo standard di progettazione urbano, con l'eccezione **della viabilità principale** e non viceversa.

A tal proposito si propone:

All'articolo 142 del Codice della strada, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"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, nonché, nei centri abitati, i 30 km/h per le strade urbane classificate di tipo "E" o inferiore ai sensi dell'articolo 2 del presente codice, i 50 km/h per le strade urbane classificate di tipo "D" o superiore in ogni caso purché venga attestata la sussistenza di adeguate condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada, con la

² Vedi anche per quanto riguarda la definizione di F.bis, la proposta al paragrafo 6.6 RIDEFINIZIONE STRADA F-BIS

possibilità di elevare eccezionalmente tale ultimo limite fino ad un massimo di 70 km/h qualora particolari caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano in sicurezza, in ogni caso previa installazione degli appositi segnali."

Garantire la continuità della rete di percorrenza ciclabile e pedonale: Le strade per il ciclista e il pedone

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:

1. *Pista ciclabile e/o ciclopedonale*: come da Codice della Strada, pista ciclabile e/o percorso promiscuo pedonale e ciclabile.
2. *Corsia ciclabile e/o ciclopedonale*: come da Codice della Strada., *compresa la pista ciclabile contigua al marciapiedi*
3. *Greenway (via verde) pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato* In questo caso può essere usato il termine greenway. Dal punto di vista normativo in realtà la greenway è del tutto simile al percorso pedonale e ciclabile e assai verosimilmente soggetta allo stesso segnale blu rotondo con pedone e bicicletta in promiscuo. Dal punto di vista invece della collocazione in generale la greenway è posta ben lontano dalle strade trafficate con elementi di qualità ambientale di primo ordine (es. aree verdi, paesaggio di pregio, nonché elementi di storia recente come sedimi recuperati da ex ferrovie o strade dismesse).
4. *Sentiero ciclabile e/o Percorso natura*: sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordo fiume o ambiti rurali anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse.
5. *Strade senza traffico*: strade con percorrenze motorizzate *inferiori a 50 veicoli/die*.
6. *Strade a basso traffico*: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera *inferiore a 500 veicoli/die* senza punte superiori a 50 veicoli/h.
7. *Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30")*: strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h. -> *Itinerario Ciclopedonale*: Art 2 lettera F bis CdS. *In realtà il CdS individua una fattispecie simile ovvero la "zona 30" che ha una vocazione normalmente urbana, mentre i corridoi extraurbani costituenti le ciclovie non hanno questa definizione.*

La serie dei segmenti stradali precedenti può essere ulteriormente raggruppata e riproposta come segue:

Ciclovìa con massimo grado di protezione (ovvero percorso protetto propriamente detto): percorso costituito, almeno per il 90 %, da uno o più segmenti connessi da 1 a 4

Ciclovia con grado di protezione medio: Percorso costituito da una serie di tipo a (da 1 a 4) per almeno il 50 % per il restante con i segmenti 5 6 e 7,

Ciclovia con grado di protezione minimo : Percorso costituito da una serie degli elementi da 1 a 7 che non rientra nelle ciclovie precedenti (tollerato un 5 % di strade con > 500 veicoli/die e non ammesse comunque strade con >3000 veicoli/die).

In generale tutti gli elementi regolamentati, utili alla ciclovia, possono essere i seguenti

Area Pedonale:	Art 3 CdS punto 2
Pista ciclabile:	Art 3 CdS punto 39, vedi anche Art 140
Sentiero (o mulattiera o tratturo)	Art 3 CdS punto 48
Zona a traffico limitato:	Art 3 CdS punto 54
Zona residenziale:	Art 3 CdS punto 58
Pista ciclabile contigua al marciapiede:	Art 122 Regolamento
Percorso pedonale e ciclabile:	Art 122 Regolamento
Zona a velocità limitata (per 30 km/h o inferiori)	Art 135 Regolamento.
Itinerario Ciclopedonale:	Art 2 lettera Fbis CdS (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento)

Questi parametri sono stati ripresi dalla recente citata normativa (Direttiva 375/2017 e legge 2/2018) con alcune variazioni rispetto ai valori numerici, ma con un approccio sostanzialmente sovrapponibile.

La ciclovia pertanto non è una infrastruttura normata in senso stretto, ma piuttosto una sequenza senza interruzione di continuità di singole infrastrutture ben definite anche a livello tecnico-normativo.

ZTL o isole pedonali scolastiche

All'articolo 142 del Codice della strada, è aggiunto il seguente comma:

"Al fine di tutelare l'incolumità e la salute degli alunni e promuovere la mobilità scolastica sostenibile, nei tratti delle strade urbane in cui sono situati istituti scolastici di ogni ordine e grado, gli enti proprietari istituiscono almeno una delle seguenti limitazioni alla circolazione veicolare: 1) limite massimo di velocità di 30 km/h, accompagnato dalla relativa segnaletica verticale e orizzontale nonché da interventi infrastrutturali di effettiva moderazione della velocità; 2) zona a traffico limitato, con limitazioni specificamente applicabili alla strada interessata e comunque più restrittive di eventuali ZTL più ampie di cui è parte; 3) area pedonale. Le limitazioni possono essere disposte stabilmente ovvero nei periodi, giorni e orari di entrata e uscita degli alunni. La scelta delle limitazioni da applicare è effettuata in relazione alle condizioni infrastrutturali delle strade, ai flussi di traffico, alle caratteristiche delle sedi e della mobilità scolastiche, e in ogni caso tenendo conto della preminente necessità di assicurare agli alunni adeguate condizioni di sicurezza, accessibilità e autonomia. In sede di prima applicazione, gli enti proprietari delle strade interessate adeguano la

regolamentazione della circolazione entro il termine di 180 giorni dall'entrata in vigore del presente comma."

Svolta continua in destra per le bici

All'articolo 182 del Codice della strada, è aggiunto il seguente comma:

"All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette può essere consentito di procedere in una o più direzioni anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà vige solo ove espressamente prevista con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle specifiche caratteristiche e condizioni di sicurezza dell'intersezione e della circolazione. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria o delle direzioni consentite, muniti di pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi o che vanno ad attraversare. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti."

5.2 INTRODURRE IL CONTROSENNO CICLABILE

L'argomento è trattato nelle PdL:

Controsenso ciclabile, PdL 1368 Scagliusi, art. 11 e PdL 219 Schullian e altri, art. 21

Cosa è

consentire ai ciclisti di procedere nel senso inverso a quello delle auto in strade ben specifiche: in aree 30 km/h all'interno dei centri urbani su vie a senso unico a discrezione dell'Amministrazione locale, in funzione alle esigenze di traffico e viabilità indicato come "senso unico eccetto bici"

Cosa non è

Procedere contromano in tutte le altre condizioni ed in particolare nelle carreggiate dove i veicoli procedono nell'altra direzione

Controsenso ciclabile e sicurezza stradale

Il controsenso ciclabile è previsto in tutta Europa per migliorare la circolazione stradale e nel contempo aumentare la sicurezza (Double sens cyclable, Contraflow cycling, Radfahren gegen die Einbahnstrasse, Beperkt eerichtingsverkeer, solo per citare come è trattato nel codice di diversi paesi)

Dal punto di vista della sicurezza è da rilevare che in Italia l'80% degli incidenti che vedono investiti i ciclisti è laterale (laterale+frontolaterale), mentre solo l'8% è frontale.

Di questi la frazione che avviene nelle zone 30 è irrilevante.

Al contrario il 60 % degli incidenti ai ciclisti in città avviene agli incroci e di questi ben la metà in incroci segnalati.

Infatti non è il semaforo che protegge il ciclista, ma la velocità ridotta e la visibilità. Il controsenso ciclabile, ove la velocità sia al di sotto di 30 km/h, potenzia entrambi questi aspetti

Una analisi specifica sull'argomento è stata condotta a Bruxelles nel 2011 dove sull'85% delle strade a senso unico presenti in città - pari a ben 400 km - è ammesso il "controsenso ciclabile". Secondo uno studio avvenuto nell'arco di tre anni*, il 95% degli incidenti occorsi ai ciclisti è avvenuto su strade prive di "controsenso ciclabile" e solo il 5% su strade che prevedono il "senso unico eccetto bici"(e che rappresentano il 25% del totale delle strade). Di questo 5%, inoltre, solo la metà procedeva 'controsenso'.

È confermato inoltre che la maggior presenza di ciclisti visibili porta gli automobilisti a non superare i limiti di velocità.

Un altro studio inglese del 2009 (Department of Public Health and Policy, London School of Hygiene and Tropical Medicine) ha analizzato il traffico e l'incidentalità nelle zone 30 a Londra, dove il controsenso ciclabile è ammesso, e ha rilevato un dimezzamento dell'incidentalità ed in particolare degli incidenti gravi rispetto alle zone dove questi limiti non sono applicati.

Da tutta questa serie di considerazioni è possibile affermare che il provvedimento del controsenso ciclabile dove la velocità è limitata, non solo migliora la circolazione, ma contribuisce a far diminuire gli incidenti.

In Italia l'esperienza più completa, attuata ormai da più di dieci anni, è quella del centro di Reggio Emilia. In questo caso la verifica della incidentalità registra che, nei tre anni successivi all'introduzione del controsenso ciclabile in tutto il centro storico, non è aumentato il numero degli incidenti che hanno coinvolto ciclisti, ma è leggermente diminuito.

Tale risultato è spiegabile perché la maggiore incidentalità per i ciclisti riguarda l'investimento da dietro o per la svolta a destra. Nel caso del controsenso ciclabile la sicurezza discende al fatto che ciclista e automobilista si guardano e quindi possono effettuare manovre di sicurezza.

In base alle suddette considerazioni il nostro parere è favorevole

5.3 REVISIONE ART.7 CDS

Si vuole qui portare l'attenzione su un'altra semplice modifica da apportare al CdS.

La Legge di Bilancio 2019 all'art. 1 comma 103 ha previsto l'introduzione di un comma 9-bis all'articolo 7 del codice della strada:

« 9-bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida ».

Il comma 9 recita:

“I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. (...)”

È evidente che le aree pedonali sono escluse da tale previsione, in quanto, per stessa definizione di tali aree, è escluso il transito ai mezzi motorizzati escluse alcune specifiche categorie.

Tuttavia, garantire l'accesso libero e incondizionato ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida alle ztl, sebbene di nuova delimitazione, appare una decisione poco in linea con il sostegno alla mobilità attiva (pedoni, biciclette e TPL).

Si ritiene che tale comma debba essere interamente cancellato.

5.4 DEFINIZIONI NUOVI UTENTI DELLA STRADA

Definizione utente vulnerabile della strada, PdL 219 Schullian e altri, art. 1

La nuova definizione di “Utente vulnerabile della strada” è in linea con il lessico comunitario già adottato nei paesi della UE e supera la precedente definizione di “utente debole”. Essendo pertinente il nostro giudizio è favorevole

Regolamentazione nuovi mezzi elettrici, PdL 1368 Scagliusi, art. 3

Vengono qui analizzati nuovi mezzi di locomozione, essenzialmente a trazione elettrica, oggi del tutto sconosciuti al CdS e ciò nonostante in uso (Segway, hoverboard, monopattini e skateboard elettrici, etc.). Ben venga pertanto una regolamentazione in particolar modo attenta ai limiti di velocità massimi e una sperimentazione delle modalità di uso e di inserimento nel traffico urbano. Parere favorevole.

Ulteriore regolamentazione delle bici elettriche.

Riteniamo importante aggiornare il Codice in modo da superare la precedente 2002/24/CE tenendo conto della separazione concettuale tra:

- motocicli: veicoli a due ruote muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ e con una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h;
- considerare nella fascia 25km/h-45km/h sia i motocicli che i Pedelec L1e-A di potenza tra 250 W e 4kW, cosiddetti Pedelec veloci (speed Pedelec)
- considerare nella fascia fino a 25km/h i Pedelec L1e-B di potenza tra 1 W e 250 W

Risulta evidente che solo i veicoli della terza fascia possono essere equiparati ai velocipedi.

Aggiornamento del lessico sulle due ruote

Il termine velocipede è un retaggio di un uso del mezzo non più attuale. Si suggerisce di sostituirlo con il termine bicicletta

Sburocratizzazione dell'uso di bici fuori standard

Passando al termine bicicletta è possibile inserire i veicoli atipici in un elenco aggiornabile e meno rigido di quanto avvenga oggi (cargobici, bicitaxi, etc.). Tra questi possono essere inseriti anche i servizi di piazza, con la facilitazione di una licenza separata per i bicitaxi

5.5 DISPOSITIVI DI PROTEZIONE OBBLIGATORI

Obbligo di uso del casco per i cicisti, PdL 777 Gusmeroli e altri

Come argomentato nel Capitolo 4., la differenza tra l'incentivo all'uso del casco e il suo uso obbligatorio cambia totalmente lo scenario. Nel primo caso la misura aiuta, anche se marginalmente, la sicurezza, nel secondo produce l'effetto opposto di riduzione drastica del numero dei ciclisti con peggioramento significativo delle condizioni di sicurezza. In linea con la posizione di tutte le associazioni ciclistiche europee e con la legislazione degli altri paesi in Europa, siamo decisamente contrari a questa PdL.

5.6 SANZIONI PER VIOLAZIONE SOSTA E FERMATA

Decurtazione punti patente per violazione divieto di fermata e sosta, PdL 219 Schullian e altri, art. 13

Vengono proposte sanzioni inasprite in caso di violazione del divieto di sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e nuove fattispecie per la violazione del divieto di sosta e di fermata negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli

elettrici. Nel dare parere favorevole, si propone qui di estendere l'applicazione al divieto di sosta e di fermata negli spazi riservati agli itinerari ciclopeditoni.

5.7 ALTRE PROPOSTE INERENTI LA MOBILITÀ SU DUE RUOTE

Sistemazione bici su autobus, PdL 1051 De Lorenzis e altri, art. 2

Trattasi di osservazioni di buon senso per cui diamo parere favorevole

Divieto bici autostrade e strade extraurbane principali, PdL 1051 De Lorenzis e altri, art. 3

Trattasi di strade che rientrano, secondo la nostra proposta di suddivisione funzionale di cui al punto 5.1 (vedi): a) strade a esclusivo utilizzo veicolare (esclusa utenza vulnerabile).

Riteniamo pertanto ovvio quanto espresso e diamo parere favorevole.

Elevare a 150 km/h il limite di velocità massimo sulle autostrade, PdL 1366 Maccanti e altri

In questo caso non si tratta tanto del problema specifico, quanto del segnale di minore attenzione ai rischi dell'elevata velocità che potrebbe palesarsi. Poiché la velocità è la prima causa incidentale e in tutta Europa si sta ragionando sulla sua riduzione, riteniamo che questo aumento non abbia ragion d'essere e diamo pertanto parere negativo

6 Ulteriori proposte di modifica del CdS

Al fine di mantenere fede a quanto richiesto dall'art. 1 comma 2 del CdS e privilegiando il principio di sicurezza stradale e mobilità sostenibile, suggeriamo di seguito ulteriori argomenti che meritano essere aggiunti alla discussione relativamente al CdS

6.1 RICOGNIZIONE DELL'INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO

Si propone di estendere l'applicazione della VISS (Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale di cui al D.Lgs. 35/2011) anche in ambito urbano o comunque anticiparne i tempi di applicazione

Occorre prevedere un obbligo di ricognizione dell'incidentalità per verificare la necessità di interventi (ad es. ciclabili) prioritari

Va stilato un piano di interventi e applicata l'analisi alle nuove strade

Occorre inoltre obbligare le amministrazioni provinciali e metropolitane a dotarsi di un piano di sicurezza

6.2 REGOLAMENTARE SEPARATAMENTE IL CICLISMO AMATORIALE E PROFESSIONISTICO

Rivedere l'obbligo dell'uso di infrastrutture ciclabili per i ciclisti amatoriali e professionisti

L'uso delle piste ciclabili andrebbe comunque reso facoltativo, può essere reso obbligatorio ove sussistano gravi motivi di sicurezza (es. pluricorsie) e deve poter contare su piste e corsie realizzate a standard pieno e il cui uso non porti a penalizzazioni.

Deve essere previsto un adeguato codice segnaletico circa l'obbligatorietà delle piste.

6.3 MONITORARE L'INCIDENTALITÀ DELL'UTENZA VULNERABILE

Il Piano Nazionale della Sicurezza stradale orizzonte 2020 è rimasto in bozza e non ha mai visto la luce, ma individuava l'obiettivo di ridurre del 60% la mortalità tra i ciclisti. Spesso, infatti, vengono posti obiettivi numerici da raggiungere.

Il 4° programma quadro 2011-2020 precisa che per raggiungere tali obiettivi occorre potenziare il monitoraggio attraverso raccolta e analisi dei dati al fine di aumentare la conoscenza in merito a incidenti e rischi.

Per pianificare le attività, valutare l'efficacia delle politiche e verificare gli obiettivi occorrono dati. Dati sull'incidentalità, in particolare dell'utenza vulnerabile, ma soprattutto dati disaggregati per analizzarli e ricavarne indicatori.

Inoltre i dati servono su scala locale. Occorre pertanto istituire un osservatorio che si incarichi di fornire i dati alle amministrazioni locali rielaborabili in modo finalizzato con l'ausilio dei tecnici e i volontari delle associazioni di settore della mobilità ciclistica

6.4 MONITORARE LA COMPOSIZIONE MODALE

Senza dati sulla composizione modale non è possibile fare alcuna verifica dell'efficacia delle politiche di mobilità.

Occorre un'analisi capillare che permetta di monitorare il fenomeno (oggi l'analisi ISFORT si basa su 7500 interviste/anno).

Occorre indicare modi e tempi per la raccolta dei dati su scala locale.

6.5 ISTITUIRE UNA SEGNALETICA DEDICATA AI CICLISTI

È necessario definire la segnaletica di direzione da utilizzare per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani attualmente non prevista dal Codice della Strada, che abbia dimensioni adeguate (ridotte rispetto a quelle veicolari) e che sia efficace dal punto di vista della comunicazione (con distanze e tempi di percorrenza)

Occorre valorizzare il territorio e promuovere il turismo sostenibile. Con la sola segnaletica la rete ciclabile italiana passerebbe da 7.000 a 70.000 km (per avere un raffronto, nell'evoluta Germania, anche in termini di mobilità ciclistica, la rete ciclabile nazionale consta di 100.000 km)

Analogamente occorre procedere per la segnaletica pedonale (stessa base e differenziazione come ad esempio, in Svizzera).

6.6 RIDEFINIZIONE STRADA F-BIS

Per rendere maggiormente comprensibile ed efficace l'individuazione della tipologia di strade, attualmente definite con la classe F-bis, si propongono le seguenti modifiche:

Codice della Strada (D.Lgs 285/92):

Art 2, punto 2, **cancellare:** *Fbis "Itinerario ciclopedonale"*

Art 2, punto 3, **cancellare:** *Fbis descrizione di itinerario ciclopedonale*

Art 3, **aggiungere punto 59) "Strada ciclabile":** strada di norma appartenente ai tipi C, E, F ricadenti in corridoi ciclabili (ciclovie) sia urbane che extraurbane destinata prevalentemente alla percorrenza ciclistica.

Regolamento DPR 495/92

Art. 135 - Segnali utili per la guida

aggiungere

15 bis - Strada ciclabile: strada di norma appartenente ai tipi C, E, F con le seguenti ulteriori caratteristiche:

- divieto di circolazione di veicoli con peso superiore a 3,5 tonnellate
- limitazione della velocità a 30 km/h per tutti i veicoli
- permesso a due ciclisti di marciare affiancati
- divieto di sorpasso dei ciclisti da parte dei mezzi a motore, a meno che la sezione della strada non consenta un franco di sicurezza pari 1,5 metri tra l'automobile sorpassante e il ciclista sorpassato.

La strada a preferenza ciclabile è individuata dall'apposito segnale di inizio e di fine appartenenti alla serie

“**segnali utili per la guida**” tabella II 7 Rettangolare indicazione

Proposta di numerazione Figura II 324 bis/a, inizio, e 324 bis/b fine.

Fig. II 324 bis/a



40 cm

Inizio strada ciclabile

Fig. II 324 bis/b



40 cm

Fine strada ciclabile

6.7 PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E PEDONALE

La promozione della mobilità ciclabile e pedonale (fondamentale per un miglioramento della sicurezza stradale, oltre che per salute e ambiente) deve avvenire con obiettivi quantizzati, come effettuato in altri paesi.

Lo slogan 20-20-20 (bici, pedoni, tpl), evocativo e non utopistico, è stato proposto nel corso degli Stati Generali della mobilità nuova tenuti a Reggio Emilia nel 2012.

Occorrono risorse da stanziare in merito.

Lo sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale consente la riappropriazione dello spazio pubblico delle città migliorandone la qualità della vita e l'attrattività dei nuclei storici

Occorre inoltre costituire un Dipartimento nazionale per la mobilità ciclistica con funzioni di coordinamento e indirizzo, come presente in molti paesi comunitari. Questo obiettivo è sempre stato condiviso, ma a oggi mai realizzato.

6.8 PROMOZIONE DEL TPL

Il TPL non può essere soggetto a deregulation e necessita di obiettivi da raggiungere, di piano di servizi e di coordinamento delle iniziative locali e nazionali

Il TPL può essere valorizzato attraverso l'interconnessione con i servizi di bici pubbliche (bike sharing) e la rete della ciclabilità facilitando gli spostamenti casa –lavoro attraverso il sistema bici-treno-bici

Il TPL va finanziato contabilizzando i risparmi economici in termini di sicurezza (15 miliardi €/anno) e ambiente (25 miliardi €/anno)

6.9 CAMPAGNA PUBBLICITARIA NAZIONALE

Il mondo della pubblicità è saturato dalle campagne commerciali per le quattro ruote.

Occorre impostare una campagna pubblicitaria di interesse nazionale a favore della mobilità sostenibile

Pianificare e preannunciare campagne di controllo e dissuasione

Investire nella comunicazione nelle scuole

6.10 DISPOSITIVI ISA

I dispositivi ISA (Intelligent Speed Adaptation) sono a uno stadio maturo a livello di tecnologia e affidabilità

È possibile introdurli a livello sperimentale, sia come componenti meccaniche/elettroniche dei mezzi, sia come fornitura del segnale da parte di realtà locali interessate

In particolar modo occorre eliminare l'obbligo della presenza della pattuglia per le attività di rilevamento

TRL (Transport Research Laboratory) ha prodotto uno studio: PUBLISHED PROJECT REPORT PPR707 - Study on the benefits resulting from the installation of Event Data Recorders - sui costi /benefici derivanti dall'installazione di sistemi di registrazione dati, tra cui i dispositivi ISA

Occorre ipotizzare di recepirne i risultati

6.11 FURTI BICICLETTE

Vanno aggregate le misure per il contrasto al furto e riciclaggio delle biciclette

Tra queste misure vi sono sicuramente quelle per la registrazione volontaria delle stesse, ma non quelle di un eventuale registro obbligatorio che preluderebbe a un bollo che potrebbe essere ostativo per lo sviluppo

7 CHE COS'È LA FIAB

La FIAB è un'organizzazione ambientalista che riunisce 187 associazioni locali in 19 regioni per oltre 18.300 soci. Dal 1998 ha assunto la forma di Onlus.

La FIAB promuove la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, silenzioso, salutare, rispettoso dell'ambiente e della città. La mission di Fiab è far riconoscere la mobilità quale diritto fondamentale delle persone; attraverso la promozione dell'uso della bicicletta, Fiab lavora per restituire le città alle persone, recuperare spazio per la collettività e garantire una mobilità efficiente. La FIAB progetta interventi in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano. Le sue associazioni organizzano oltre 3000 eventi l'anno in tutta Italia, con la partecipazione di oltre 100.000 persone.

La FIAB aderisce a European Cyclists' Federation (ECF) ed è riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

La FIAB fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica e del Tavolo di confronto con le associazioni istituito presso Trenitalia

Nel campo della mobilità sostenibile FIAB è un interlocutore istituzionale. Tra le iniziative che hanno trovato sbocco normativo è possibile citare:

- La legge 366/99 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" nata da una proposta della FIAB, è stata approvata il 7 ottobre 1998; negli anni seguenti, se ne è sempre chiesto il rifinanziamento e il miglioramento.
- Nel 2007 ha presentato una proposta di legge per la modifica della normativa dell'Infortunio in itinere, riguardante la tutela assicurativa di chi usa la bicicletta per recarsi al lavoro introdotta dai commi 4 e 5 dell'articolo 5 della legge 28.12.2015 n. 221
- La Legge quadro sulla mobilità ciclistica 11 gennaio 2018 n. 2 è il punto di arrivo di un lavoro sistematico decennale che necessita ancora per la piena attuazione la realizzazione del Piano generale della Mobilità ciclistica, dei Piani regionali della Mobilità ciclistica, della Rete Ciclabile Bicalitalia, del Biciplan, oltre alla Relazione annuale sulla mobilità scientifica



Aderente a:



Per approfondimenti dei temi trattati:

Fiab, Federazione Italiana Amici della Bicicletta

via Borsieri, 4/E, 20159 Milano

tel e fax 02-69.31.16.24

www.fiab-onlus.it info@fiab-onlus.it

Edoardo Galatola - 348-2269002 - Edoardo.galatola@fiab-onlus.com

Enrico Chiarini – 335-8243056 - enrico.chiarini@fiab-onlus.com

Valerio Montieri – 328-6750782 - valerio.montieri@fiab-onlus.com