

# GENITORI SENZ'AUTO e BIKE TO SCHOOL

## OSSERVAZIONI SULLE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA AUDIZIONE ALLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA del 5/03/2019

Rappresentiamo movimenti spontanei di genitori e famiglie che hanno fatto la scelta di vita di non possedere / utilizzare la macchina per gli spostamenti quotidiani e di gruppi di genitori che si auto-organizzano per accompagnare i figli a scuola in bicicletta in città, periodicamente.

Come genitori che scegliamo ogni giorno di muoverci con mezzi sostenibili, promuoviamo e chiediamo alle amministrazioni centrali e locali:

- Città a misura di persona, di bambino, di anziano e quindi pedonalizzazioni, zone 30 e riduzione del numero di automobili ferme e in circolazione
- La chiusura al traffico delle strade delle scuole
- L'incentivazione e la facilitazione di ogni forma di mobilità sostenibile
- La riduzione della velocità dei mezzi a motore, prima causa di morte negli incidenti

Esprimiamo qui di seguito i nostri pareri nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al 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).

### PROPOSTA AGGIUNTIVA:

- **Art.7 comma 9:** dopo "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" **aggiungere " In particolar modo i comuni sono tenuti a delimitare una zona di rispetto (vietata al traffico a motore) del raggio almeno di 500 mt attorno alle scuole di ogni ordine e grado, soprattutto negli orari di entrata/uscita."**

#### **Perché chiudere al traffico le strade delle scuole?**

##### **Per incentivare forme di trasporto sostenibili:**

- Un'area pedonale antistante la scuola incentiva modalità attive come l'andare in bici o il camminare, a tutto vantaggio della salute dei ragazzi, incentiva il gioco libero, la socializzazione, la creazione di comunità di auto sostegno tra genitori.

##### **Perché teniamo ai polmoni dei bambini:**

- I bambini che vanno a scuola in automobile sono esposti a tassi d'inquinamento estremamente elevati. Studi scientifici mostrano che i livelli registrati all'interno degli abitacoli superano le concentrazioni all'esterno dell'automobile. - ISPRA, Qualità dell'aria nelle scuole: un dovere di tutti, un diritto dei bambini
- Una ricerca di Cittadini per l'aria, a Milano, da febbraio a marzo 2017 ha evidenziato tassi di inquinamento pazzeschi dentro e davanti alle scuole. I bambini respirano biossido di azoto (prodotto principalmente dai motori diesel), polveri sottili, e altri inquinanti, e questo aumenta la probabilità di asma, problemi respiratori nei bambini, disturbi cognitivi.

## GENITORI SENZ'AUTO e BIKE TO SCHOOL

- **Tedros Adhanom Ghebreyesus**, direttore generale dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, nel novembre 2018 parla dell'inquinamento atmosferico come del "nuovo tabacco". Secondo il report dell'OMS oltre il 90% della popolazione mondiale vive in aree dove l'aria è inquinata oltre i livelli raccomandati, e ciò sta causando effetti sempre più **gravi** sulla salute delle persone, in particolare dei bambini. Nel 2017 anche the Lancet annunciava che l'inquinamento uccide più del tabacco e il triplo dell'aids, tubercolosi e malaria messi insieme.

### **Perché teniamo alla loro vita, e alla sicurezza:**

- Gli incidenti sono la principale causa di morte tra i 5 e 19 anni di età. Lo scenario a cui assistono i bambini davanti alle scuole ogni giorno, con macchine parcheggiate ovunque in modo incivile e pericoloso prima di tutto per i bambini stessi, non è uno scenario educativo se crediamo che questo modello di mobilità vada cambiato. Partiamo da lì.

### **Per favorire l'autonomia:**

- Nel 1970 la media dei bambini tra i 6 e gli 11 anni che erano autonomi nel percorso casa-scuola era del 90 per cento: oggi è del 7 per cento (in Inghilterra arriva al 25%, in Germania al 76%). Meglio soli che sempre accompagnati – Francesco Tonucci, 2014

### **Perché muoversi di prima mattina fa bene alla salute:**

- I bambini che vanno a scuola in macchina sono meno reattivi di quelli che vanno in bicicletta o a piedi. Giocano meno, sono più in sovrappeso, hanno minore sicurezza e minore autostima. - Niels Egelund, studio danese foodoflife.dk
- L'OMS raccomanda negli adulti 150 minuti a settimana e nei bambini almeno un'ora al giorno di attività fisica anche di tipo moderato. L'ora di attività settimanale non è più sufficiente. - Francesca Racioppi, 2015

## PARERI POSITIVI:

Siamo d'accordo sul sostenere senza ombra di dubbio le seguenti misure a favore della ciclabilità:

- Doppio senso ciclabile
- Casa avanzata ai semafori
- Bici su corsie bus (a discrezione dei comuni, ed eventualmente previa verifica sicurezza)

## PARERI NEGATIVI:

- Art.142 comma 1: **NO all'aumento velocità su autostrade 3 corsie a 150 km/h (proposta c 1366 art 6).**

SPIEGAZIONE: l'automobile ancora troppo spesso uccide, 3500 volte all'anno solo in Italia; il 95% degli incidenti è dovuto a cause imputabili ai conducenti, e la velocità eccessiva è la causa principale di quelli che comportano gli esiti più gravi. La velocità e l'unico elemento che determina la gravità e la lesività delle collisioni stradali (effetto quadratico della velocità).

Ricordiamo i numeri della violenza e della strage stradale nel 2017: In Italia 3.383 morti e 17.000 feriti gravi, in Europa 25.300 morti e 135.000 feriti gravi e nel mondo 1.350.000 vittime. Non solo le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili, bambini, anziani) pagano un prezzo altissimo a causa di

## GENITORI SENZ'AUTO e BIKE TO SCHOOL

un sistema di mobilità violento e costoso, ma a farne le spese sono anche gli stessi automobilisti e motociclisti. Nel 2017, nel nostro Paese, oltre a 43 bambini uccisi, 600 pedoni e 274 ciclisti, ben 1.464 automobilisti e 735 motociclisti sono rimasti vittime di schianti stradali (Dati ACI-ISTAT, 2017). Quindi limitare la velocità è fondamentale, non solo nei centri urbani ma in tutte le strade, e obbligare i conducenti a rispettare tali velocità con interventi strutturali (traffic calming), ma anche con installazione del dispositivo ISA.

- Art.182 comma 4 bis: **NO alla proposta C777 Gusmeroli “obbligo casco per ciclisti”**

**SPIEGAZIONE:** Sicuramente il casco è una (piccola) protezione in più, per quanto minima, e va benissimo consigliarlo. Ma non è salvavita, e non va reso obbligatorio. L'obbligo del casco, con relative multe a chi non lo mette, disincentiverebbe molti ciclisti urbani, che percorrono pochi km, dall'usare la bici. Penalizzando le vittime deboli della strada, che seppur investiti e feriti, potrebbero vedersi negati i risarcimenti dovuti con la motivazione che non avevano il casco. Pensiamo agli anziani che vanno a fare la spesa, agli studenti, ai professionisti o ai turisti che usufruiscono del bike sharing. Tutti con il caschetto? L'obbligo del casco darebbe una mazzata all'uso libero ed illimitato delle bici in zone urbane, e la diminuzione delle bici, porterebbe un aumento della sedentarietà nella popolazione e un aumento del traffico motorizzato. Una video-inchiesta del Guardian intitolata “Perché costringere i ciclisti a indossare il casco non salverà vite”, sottolinea proprio questi aspetti. Per aumentare la sicurezza di chi pedala bisognerebbe incrementare il numero di bici sulle strade (la cosiddetta safety in numbers), limitando il numero di auto in circolazione e la loro velocità.

Come sottolinea la FIAB: *“Proprio in Italia si è raccolto un dato interessante e poco conosciuto che varrebbe la pena di sottolineare. I numeri sono italiani al 100%, perché vengono dall'ISTAT e dicono che [in caso di incidente] i ciclisti con ferite gravi alla testa sono l'8% del totale, mentre automobilisti e pedoni subiscono ferite di questo tipo nel 40 e 39% dei casi rispettivamente. Forse è meglio mettersi il casco prima di prendere l'auto... [e prima di attraversare la strada...]*

E' molto significativo che le due nazioni ciclisticamente più avanzate al mondo – la Danimarca e l'Olanda, modelli bike friendly e fonte di ispirazione per tutti gli altri – non contemplano il casco obbligatorio per chi pedala. Nemmeno in Germania il casco è obbligatorio. In Svizzera il casco è obbligatorio solo se si superano i 20 km/h (velocità che i ciclisti urbani, specialmente anziani e bambini, raramente superano). Erik Sandblom, l'autore di una ricerca svedese al riguardo, sottolinea che gli incidenti in bici avvengono a velocità ridotta per cui i ciclisti sono in grado di mettere le mani avanti e ripararsi la testa. Insomma, non si feriscono seriamente perché, casco o non casco, la testa non la battono. Per gli urti a velocità più elevata, o contro le auto, i caschi sono superflui perché non abbastanza resistenti: un involucro di materiale plastico che pesa poche centinaia di grammi, non ti salva da un Suv scagliato contro di te.

Lo studio svedese conferma anche un altro effetto negativo, cioè il calo dell'uso della bicicletta tra gli scolari: i dati sulla quota di spostamenti scolastici in bicicletta mostrano una caduta dal 33% del 2006, un anno dopo l'entrata in vigore della legge, al 29% del 2012. Anche un rapporto danese ha mostrato lo stesso legame tra declino dell'uso della bicicletta a scuola, la promozione del casco e le campagne di sicurezza incentrate sullo spaventare i potenziali utenti.

La sicurezza non si ottiene facendo finta di proteggere l'utente debole, (con protezioni inutili), ma evitando che questo sia investito.

AGGIUNTE:

## GENITORI SENZ'AUTO e BIKE TO SCHOOL

- Art 41 comm 15 (incroci semaforizzati che non hanno lanterna specifica per bici) occorre aggiungere **"i ciclisti possono attraversare in sella a meno che non siano di intralcio o pericolo per i pedoni"**.
- Art.50 comma 2: aggiungere quanto segue (comma 2bis) **"i velocipedi da carico cosiddetti "cargobike" potranno avere 2 o più ruote, larghezza compresa tra 1 e 1,3 mt, lunghezza tra i 3 e 5 mt (compreso il rimorchio) e 2,20 mt di altezza massima. Se dotati di pedalata assistita saranno dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,5 KW la cui alimentazione verrà progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 Km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.**  
SPIEGAZIONE: La ciclogistica (trasporto merci in bici) in Italia è ostacolata dal Codice della Strada che impedisce ai velocipedi misure superiori ai 3 mt di lunghezza.  
Eppure ben il **68%** dei trasporti in ambito cittadino può essere trasferito alle due ruote delle biciclette (Cathy Macharis, professoressa della Vrije Universiteit di Bruxelles e ricercatrice per il gruppo Mobilità, Logistica e tecnologia automotive (Mobi)  
Come riporta il sito della [Federazione ciclistica europea \(Ecf\)](#) esistono già dei casi pratici che dimostrano come questo cambiamento sia già in atto, soprattutto grazie alle **cargo-bikes con eventuali rimorchi, bici specificatamente progettate per il trasporto delle merci, che vanno permesse, non ostacolate.**
- Art.142. comma 1: aggiungere: **"obbligo di prevedere i 30 km/h come standard nei centri abitati, con interventi di traffic calming (dossi, golfi, chicane)"**  
Aggiungere anche: **"inserire il dispositivo ISA (intelligent speed adaptor) in tutti i veicoli a motore, ibridi e elettrici, vecchi e nuovi."**
- Art.182 comma 3 specificare **"eccetto velocipedi da carico, rimorchio adatti al trasporto bambini, merce, animali."**
- Art.182 comma 4 dopo "I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni" aggiungere: **"tutte le parti della strada destinate alla circolazione dei pedoni (percorsi pedonali, marciapiedi, attraversamenti pedonali, ecc.), possono essere occupate anche dagli altri utenti deboli e, per il caso di specie, anche dagli stessi ciclisti. Su questi ultimi incombe l'ulteriore obbligo di condurre il velocipede a mano allorquando la conduzione del velocipede possa determinare intralcio o pericolo alla circolazione dei pedoni."** (ripreso da un articolo Asaps 22/10/2015 G Fontana).
- Aggiungere **"E' vietato il sorpasso di un velocipede da parte di un'auto a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo."**
- **Aggiungere "i velocipedi devono tenersi sulla destra della strada, ma ad almeno 1 metro dal margine della strada, per evitare pericoli di scontri con auto posteggiate, cadute, brusche frenate e per aumentare la loro sicurezza e visibilità"**