

## OBIETTIVO SICUREZZA: LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

### Priorità per l'utenza non motorizzata

#### Edoardo Galatola

Responsabile sicurezza e ufficio legislativo

#### Enrico Chiarini

Membro Consiglio di Presidenza e  
Responsabile area tecnica

#### Valerio Montieri

Area tecnica Fiab

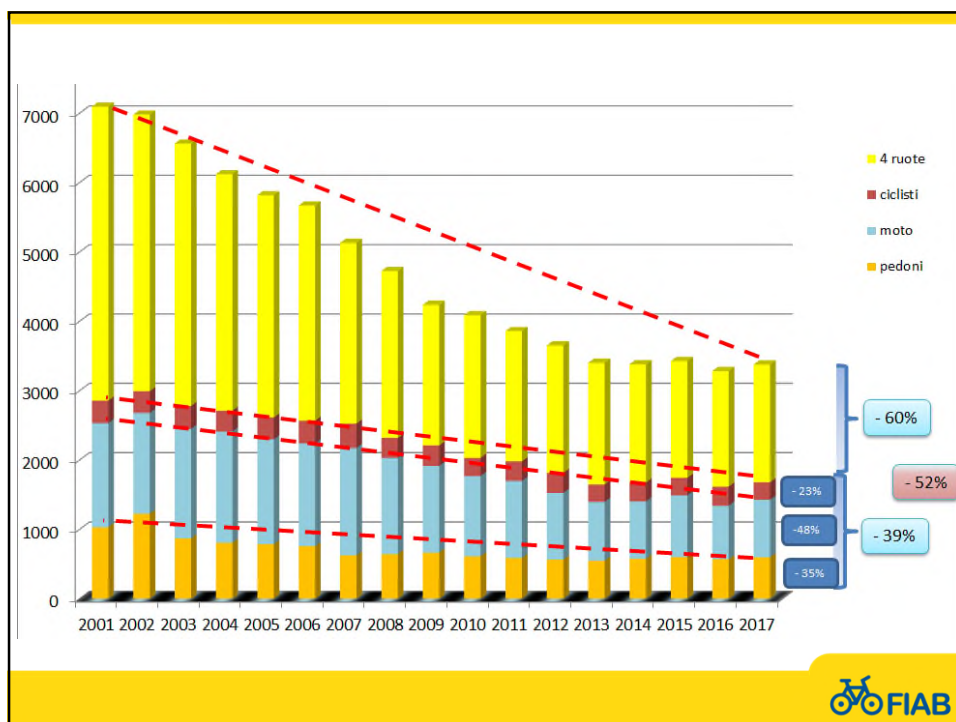
Roma, 05 Marzo 2019



## SICUREZZA STRADALE

Il Trend nazionale



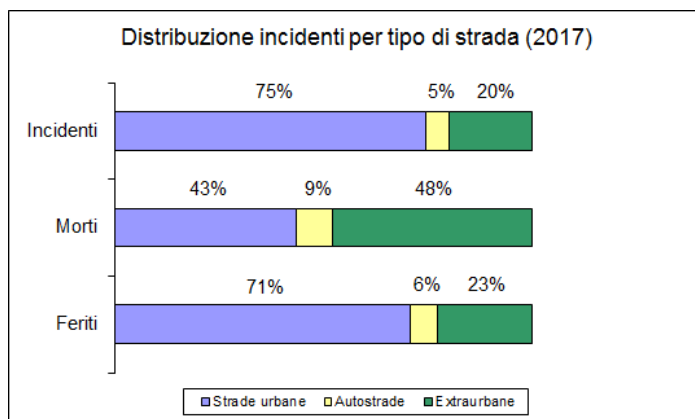


# SICUREZZA STRADALE

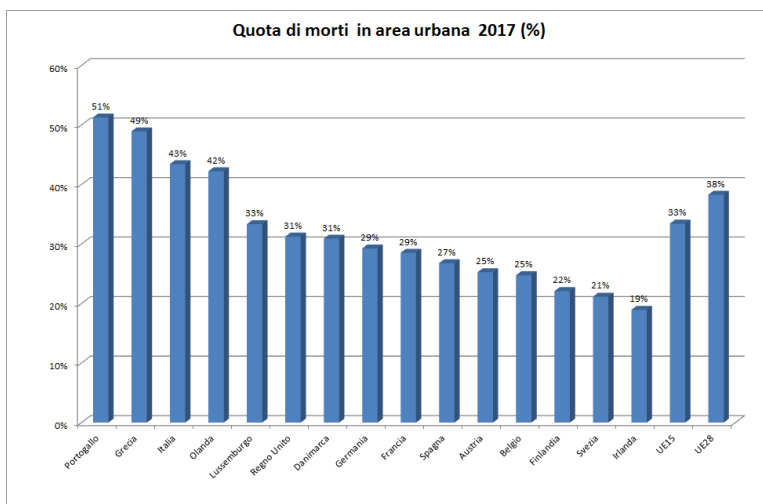
La Specificità italiana



## L'ESTREMA CRITICITA' DELLE AREE URBANE (DATI 2017)



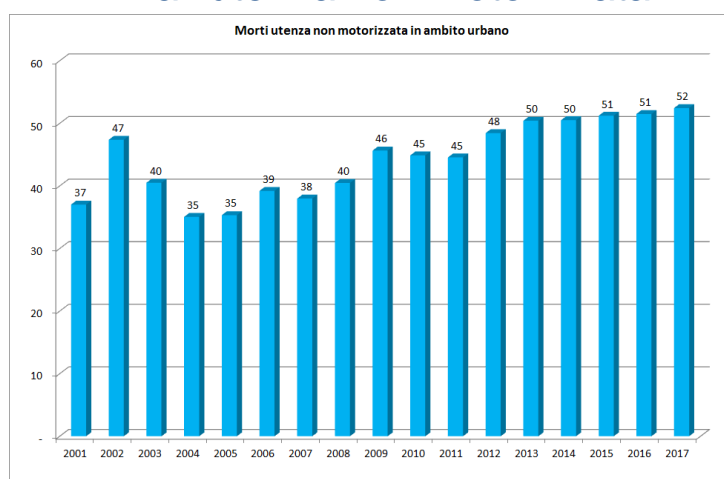
## Un dato che ci discosta dall'Europa



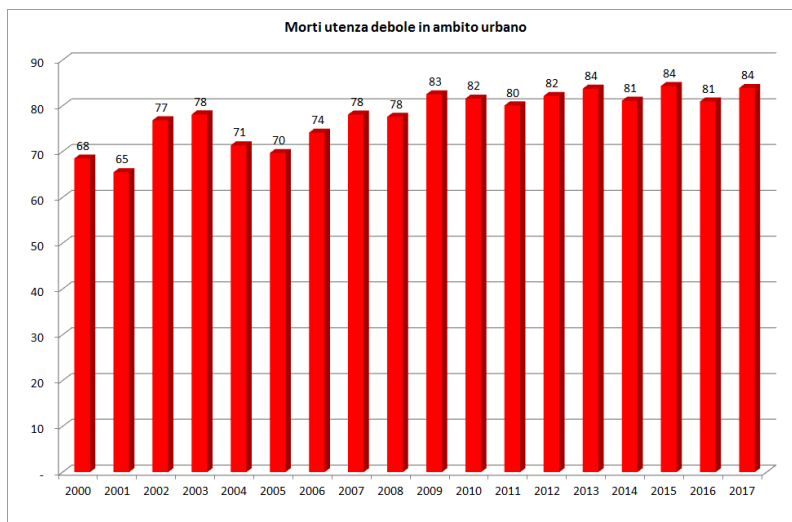
## PRIORITA' ASSOLUTA UTENZA VULNERABILE



### Un morto su due in città è da ascrivere all'utenza non motorizzata



## Come Utente Vulnerabile i morti in città sono 5 su 6



# SICUREZZA STRADALE

Analisi del contesto



## CONTESTO ATTUALE

- L'attenzione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile è cresciuta nel tempo ed è percepita come priorità.
- L'adeguamento normativo e gli investimenti sono al palo.
- L'inerzia cozza con il **costo per la collettività**. Il danno sociale per il 2017, è pari a **15 miliardi di euro** l'anno (€250/persona ovvero €500/auto)
- Il IV Programma Quadro (2011-2020) è disatteso (-11%)
- IL PNSS Orizzonte 2020 si è fermato ed è rimasto in bozza



## CONTESTO ATTUALE

- Nella XVII legislatura a coronamento di un lavoro iniziato in quella precedente, è stato presentato un Disegno di Legge organico, passato in prima lettura alla Camera.
- Non è stato convertito al Senato, nonostante una larga condivisione.
- Nella attuale legislatura si sarebbe potuto recuperarlo, ma ciò non è stato fatto ed è decaduto.
- Risulta auspicabile 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.



## CONTESTO ATTUALE

- Nell'accorpamento delle proposte di modifica del CdS (Testo unificato C. 24 Brambilla e altri), serve un filo conduttore omogeneo e una corretta analisi costi-benefici.
- Serve una norma quadro che tuteli e incentivi la mobilità ciclistica e pedonale, oltre al TPL.
- Occorre partire dai principi informatori: **l'art. 1 comma 2** 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.**"



## CONTESTO ATTUALE

- La mobilità sostenibile è sancita dall'articolo 1 e quindi i costi economici e sociali e ambientali vanno imputati al traffico veicolare, mentre 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,**
- Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe **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.**



## PRIORITA' DI INTERVENTO PER L'UTENZA NON MOTORIZZATA

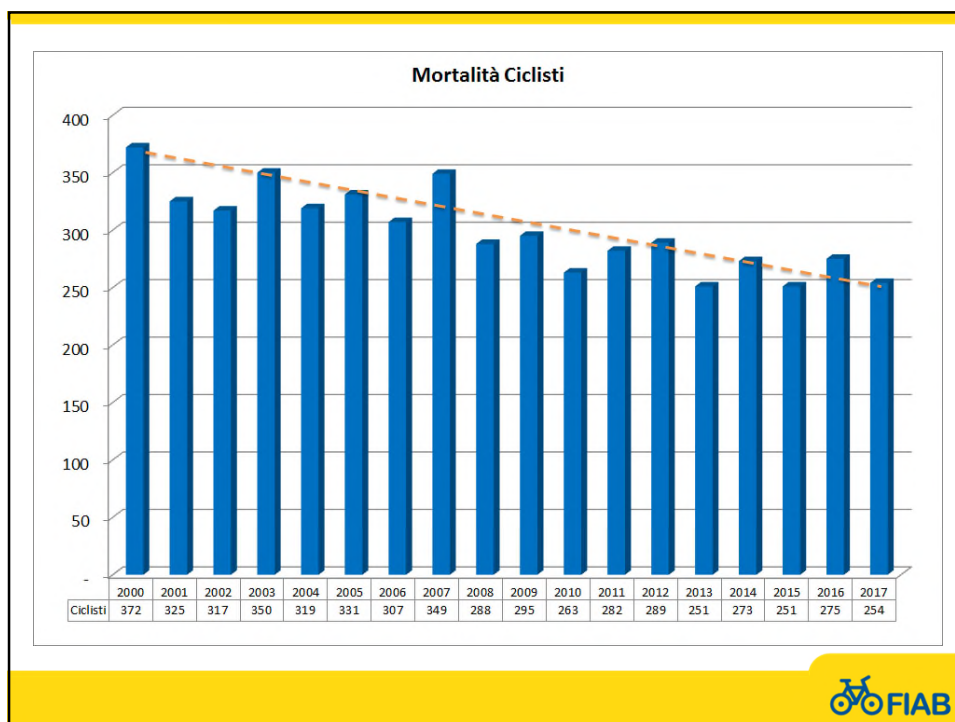


## SICUREZZA: FATTORE N. 1

- Safety in numbers
- Aumentare l'uso della bicicletta
- C'è una correlazione tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità
- Jacobsen, Inj Prev 2003;9(3):205-9, ha calcolato che raddoppiando i ciclisti il rischio per km si riduce del 34% mentre se questi si dimezzano il rischio aumenta del 52%.







## SICUREZZA: FATTORE N. 1

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

## SICUREZZA: FATTORE N. 2

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



## SICUREZZA: FATTORE N. 2

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



## CASCO: OBBLIGATORIO O NO?



### Casco obbligatorio?

*PdL 777 Gusmeroli e altri*

- Periodicamente si ritorna sull'argomento **casco obbligatorio**. È stato escluso da precedenti aggiornamenti del Codice e non è 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? 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).



## Casco obbligatorio?

- **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.



## Casco obbligatorio?

- **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 ad 11 anni ed 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 ed i pedoni rispetto ai ciclisti, etc.



## Casco obbligatorio?

- Da tutte queste considerazioni possiamo concludere che, con una posizione comune a tutte le associazioni europee aderenti all'**ECF, FIAB** consiglia vivamente l'uso del casco a tutti e in particolare ai bambini, ma si oppone fermamente alla sua obbligatorietà in quanto l'effetto sarebbe controproducente da tutti i punti di vista.



## PDL 2018-2019

Analisi delle proposte



## PROPOSTE MOBILITÀ SOSTENIBILE

Riorganizzazione e traffico urbano	Accesso bici art. 6 e 7 285/92 e Circolazione corsie riservate	PdL 1051 De Lorenzis e altri, art. 1 PdL 219 Schullian e altri, art. 2	Si
	Autorizzazione sosta velocipedi aree pedonali	PdL 1368 Scagliusi, art. 11 PdL 219 Schullian e altri, art. 17	Si
	Linea arresto avanzata semaforo Obbligo uso ciclabili	PdL 219 Schullian e altri, art. 6 PdL 219 Schullian e altri, art. 21 c.b	Si Dipende
Definizioni utenti della strada	Regolamentazione mezzi elettrici	PdL 1368 Scagliusi, art. 3	Si
	Definizione utente vulnerabile	PdL 219 Schullian e altri, art. 1	Si
Sanzioni	Decurtazione punti patente (su fermata o sosta dei veicoli per invalidi, ricarica veicoli elettrici)	PdL 1368 Scagliusi, art. 13	Estensione parcheggio ciclabili
Varie	Sistemazione bici su autobus	PdL 1051 De Lorenzis e altri, art. 2	Si
	Divieto bici autostrada	PdL 1051 De Lorenzis e altri, art. 3	Ovvio
	Elevare a 150 km/h il limite di velocità massimo sulle autostrade	PdL 1366 Maccanti e altri	No



## 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

- Il controsenso ciclabile è previsto in tutta Europa per migliorare la circolazione stradale e aumentare la sicurezza (Double sens cyclable, Contraflow cycling, Radfahren gegen die Einbahnstrasse, Beperkt eerichtingsverkeer)
- Dal punto di vista incidentale (investimenti frontali in Z30) è irrilevante.
- Studi in Belgio (Bruxelles) e nel Regno Unito (Londra) evidenziano una riduzione dell'incidentalità
- Analogamente a Reggio Emilia



## ALTRE PROPOSTE



## Altre proposte

Revisione art. 7

- La Legge di Bilancio 2019 ha previsto l'introduzione di un comma 9-bis all'articolo 7 del CdS: « 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 ».
- **Si ritiene che tale comma debba essere interamente cancellato.**



## Altre proposte

- *Introdurre le isole pedonali scolastiche*
  - tutelare l'incolumità e la salute degli alunni e promuovere la mobilità scolastica sostenibile
- *Svolta continua in destra per le bici*
  - consentire di procedere in una o più direzioni anche durante il periodo di accensione della luce rossa
- *Revisione della regolamentazione in area urbana*
  - rendere le **Z30** lo standard di progettazione urbano, con l'eccezione della **viabilità principale** e non viceversa
- *Riorganizzazione funzionale delle strade*
  - Suddivisione in funzione della tipologia prevalente d'uso





## Altre proposte

- *Continuità della rete di percorrenza ciclabile e pedonale*
  - Ridefinire le strade per il ciclista e il pedone
- *Ulteriore regolamentazione delle bici elettriche.*
  - Suddividere i veicoli in funzione della velocità massima
- *Aggiornare il lessico sulle due ruote (biciclette e non velocipedi)*
- *Sburocratizzare le bici fuori standard*
- *Monitorare l'incidentalità dell'utenza vulnerabile*
- *Monitorare la composizione modale*
- *Effettuare una ricognizione dell'incidentalità in ambito extraurbano (estendere l'applicazione del VISS)*



## Altre proposte

- *Istituire una segnaletica dedicata ai ciclisti*
- *Ridefinire gli itinerari ciclopedonali*
- *Promuovere la mobilità ciclistica e pedonale*
- *Promuovere le TPL*
- *Promuovere i dispositivi ISA*
- *Contrastare il furto di biciclette*
- *Regolare separatamente ciclismo amatoriale e professionistico*



## LA FIAB



## 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 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.



## Norme approvate da iniziative FIAB

- 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



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
ONLUS

via Caviglia 3/A  
20139 Milano  
tel 02- 84073149  
fax 02-92853063  
cell 388.3912068  
[www.fiab-onlus](http://www.fiab-onlus)  
[info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it)

### EDOARDO GALATOLA

348-2269002 - [Edoardo.galatola@fiab-onlus.com](mailto:Edoardo.galatola@fiab-onlus.com)

### ENRICO CHIARINI

335-8243056 - [enrico.chiarini@fiab-onlus.com](mailto:enrico.chiarini@fiab-onlus.com)

### VALERIO MONTIERI

328-6750782 - [valerio.montieri@gmail.com](mailto:valerio.montieri@gmail.com)

