

LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

Osservazioni e contributi all'esame del Disegno di Legge n. 1638 (Delega riforma codice della strada)

Priorità per l'utenza non motorizzata

Edoardo Galatola

Responsabile Sicurezza e ufficio
legislativo FIAB

Enrico Chiarini

Membro CN, Responsabile GT

Valerio Montieri

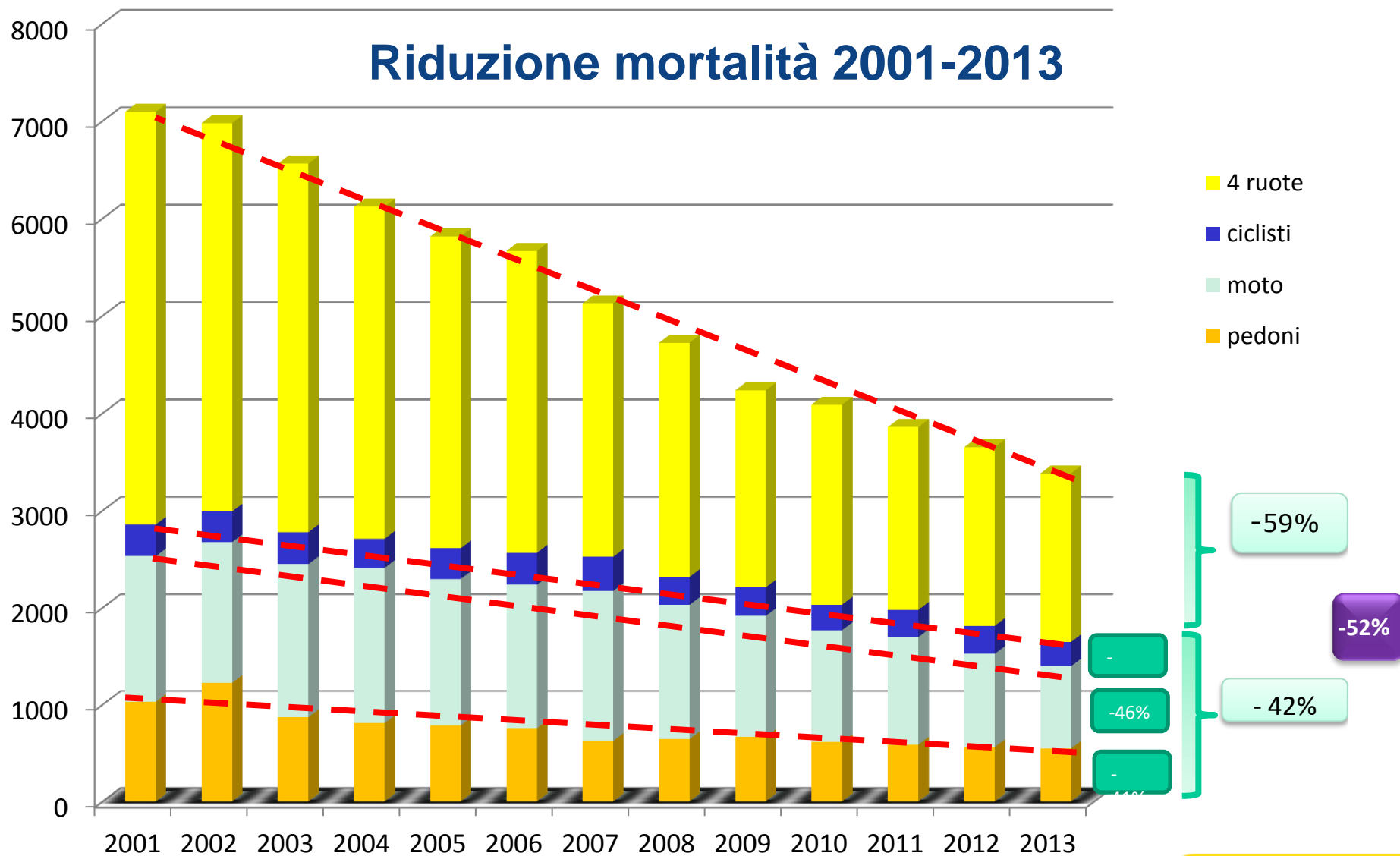
Membro GT



SICUREZZA STRADALE

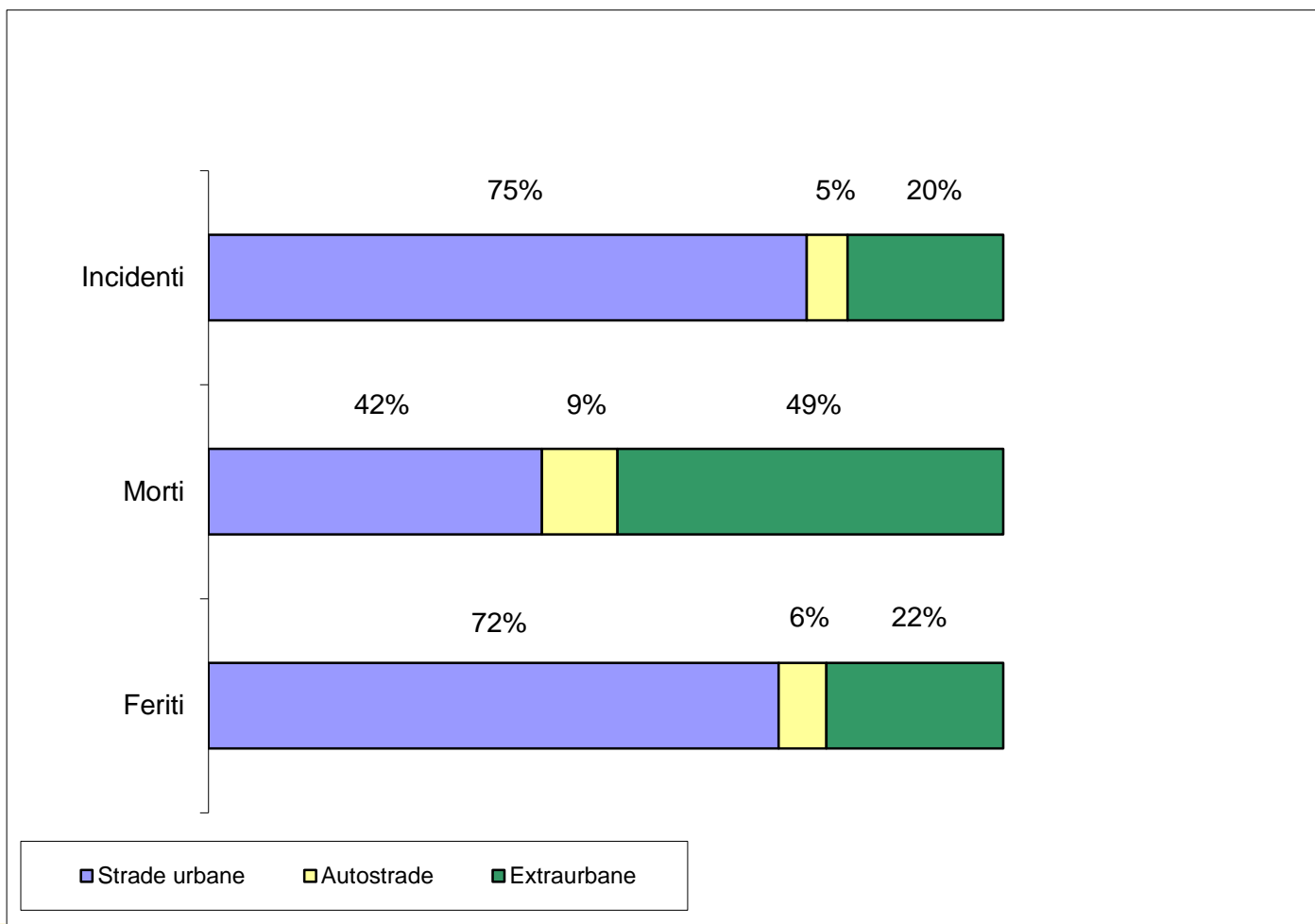
Il Trend nazionale

Riduzione mortalità 2001-2013

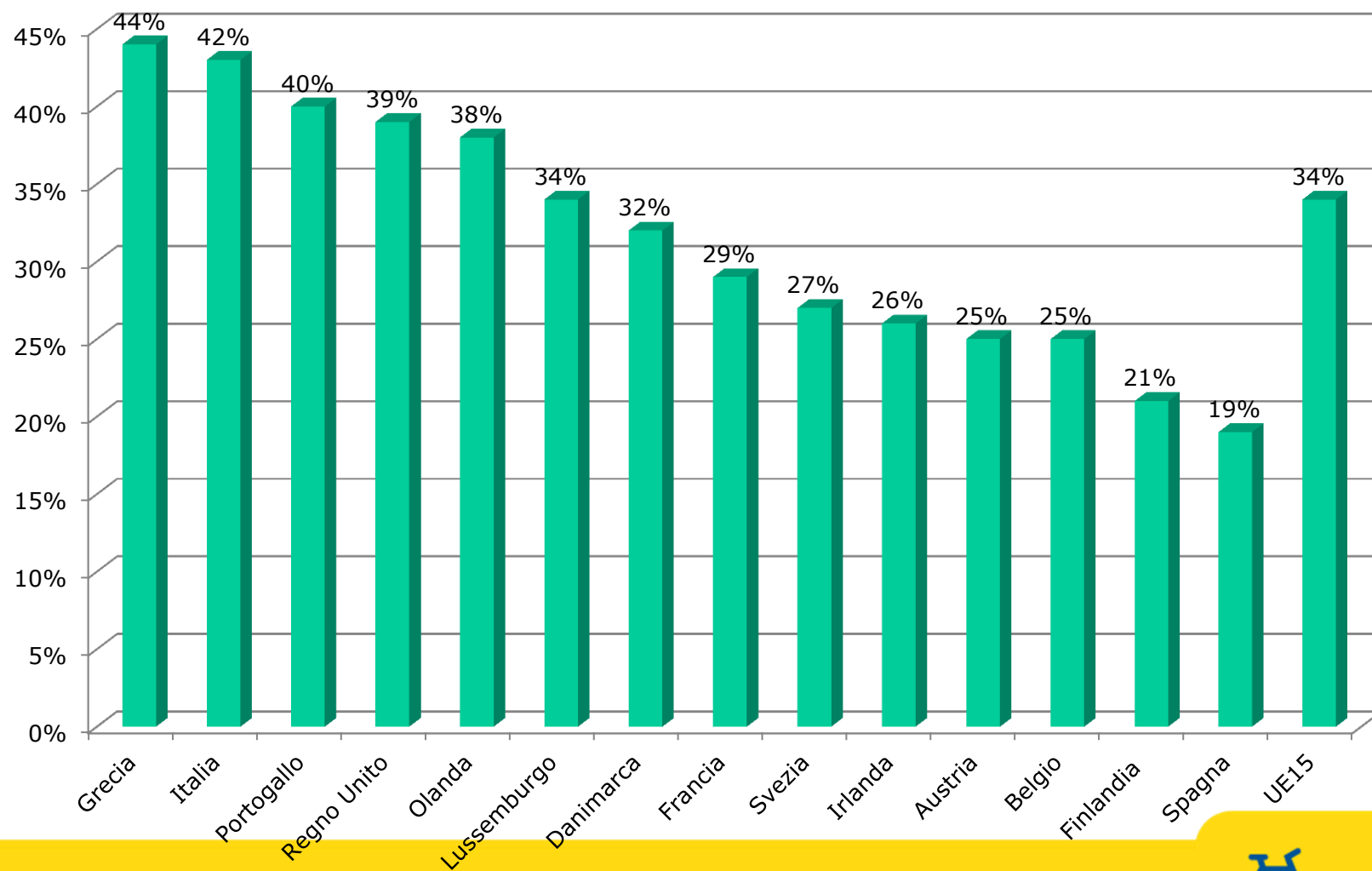


SPECIFICITÀ ITALIANA

L'ESTREMA CRITICITA' DELLE AREE URBANE (DATI 2013)

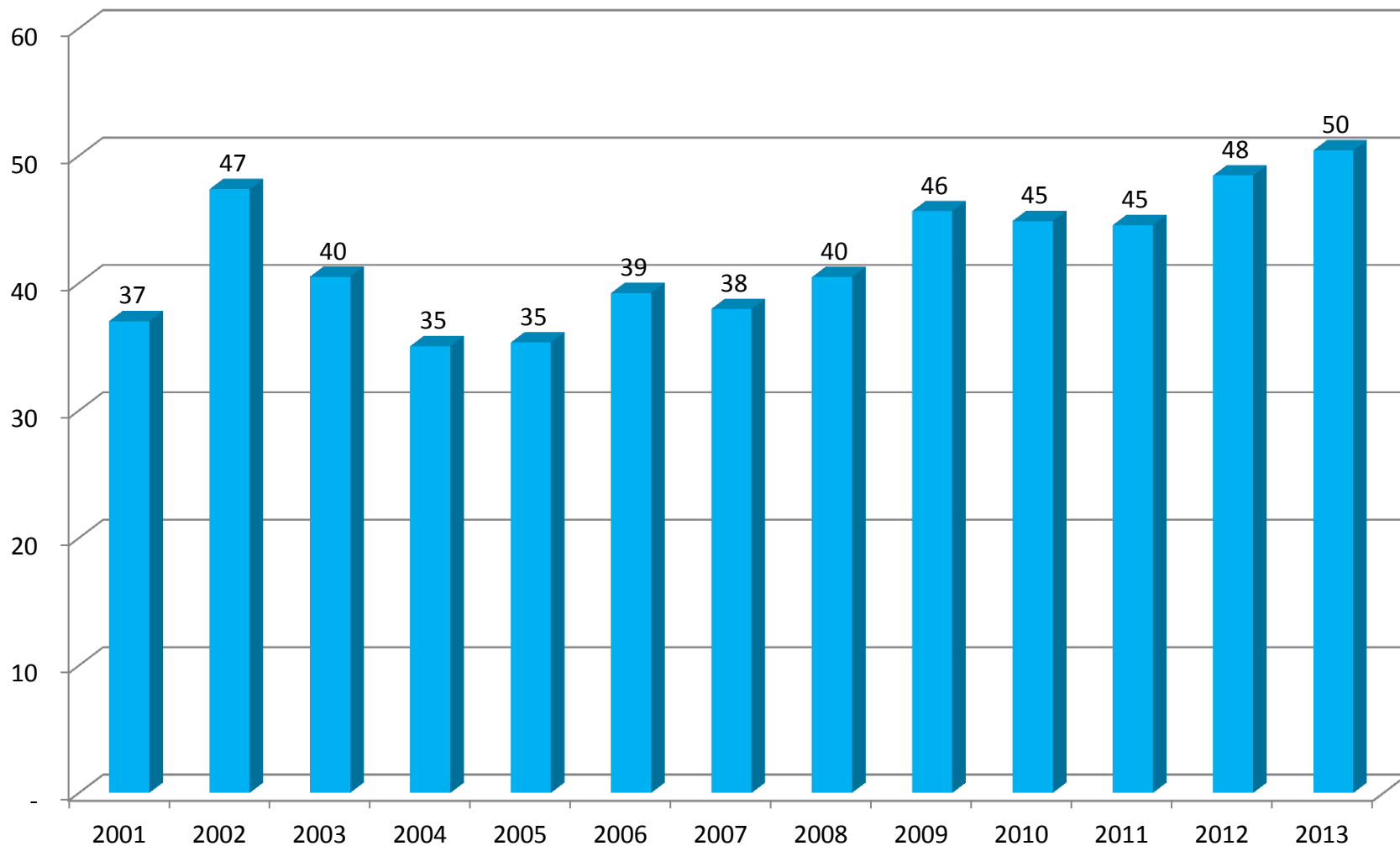


UN DATO CHE CI DISCOSTA DALL'EUROPA

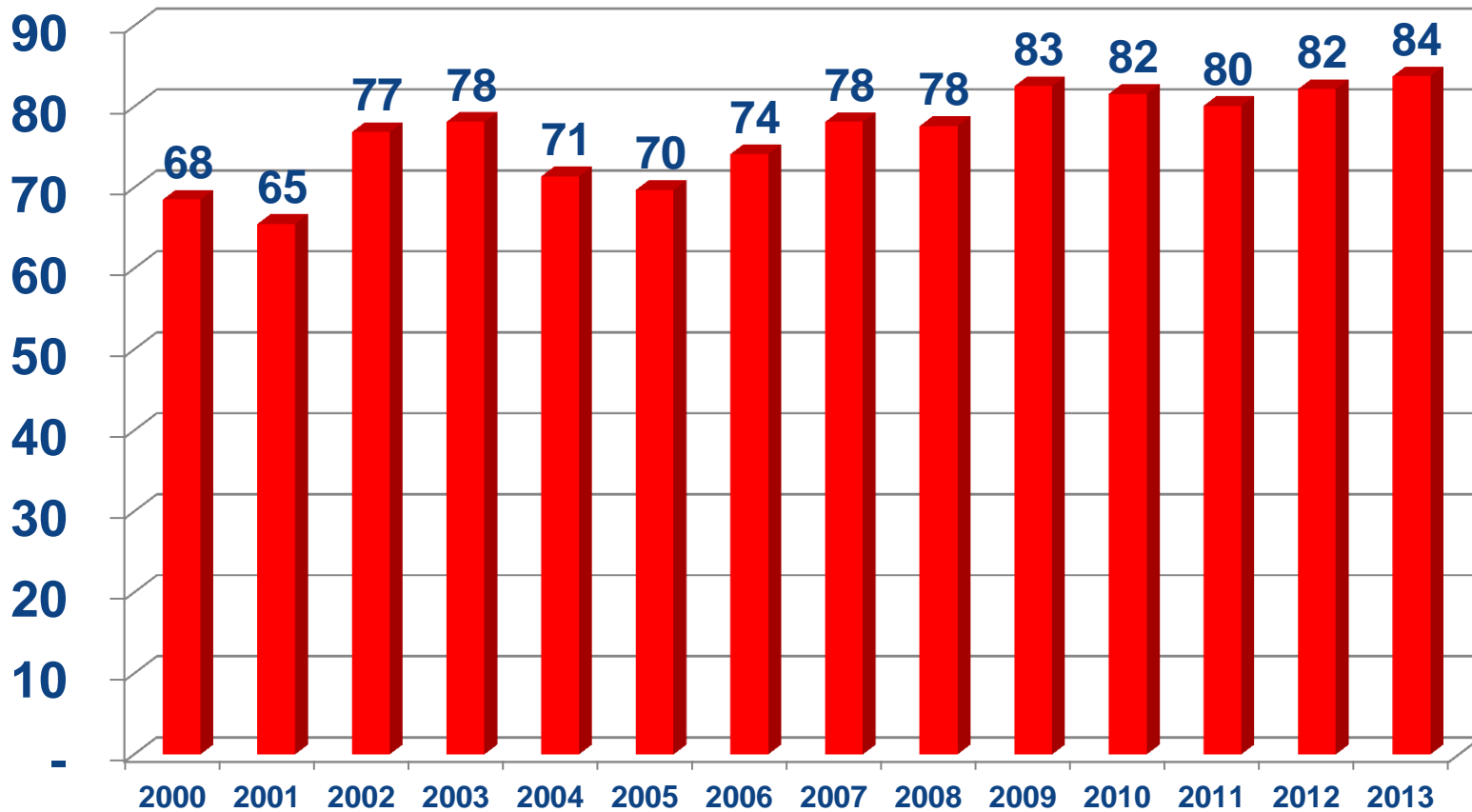


PRIORITA' UTENZA VULNERABILE

UN MORTO SU DUE IN CITTÀ È DA ASCRIVERE ALL'UTENZA NON MOTORIZZATA



UTENZA VULNERABILE: I MORTI IN CITTÀ SONO 5 SU 6



OBIETTIVI STRATEGICI

OBIETTIVI STRATEGICI IV PROGRAMMA

QUADRO 2011-2020

1. Migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada
2. Rinforzare l'applicazione del codice della strada
3. Infrastrutture stradali più sicure
4. Veicoli più sicuri
5. Promuovere l'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale
6. Migliorare gli interventi di emergenza e i servizi post-infortunio
7. **Proteggere gli utenti vulnerabili della strada**

OBIETTIVI STRATEGICI PNSS ORIZZONTE 2020

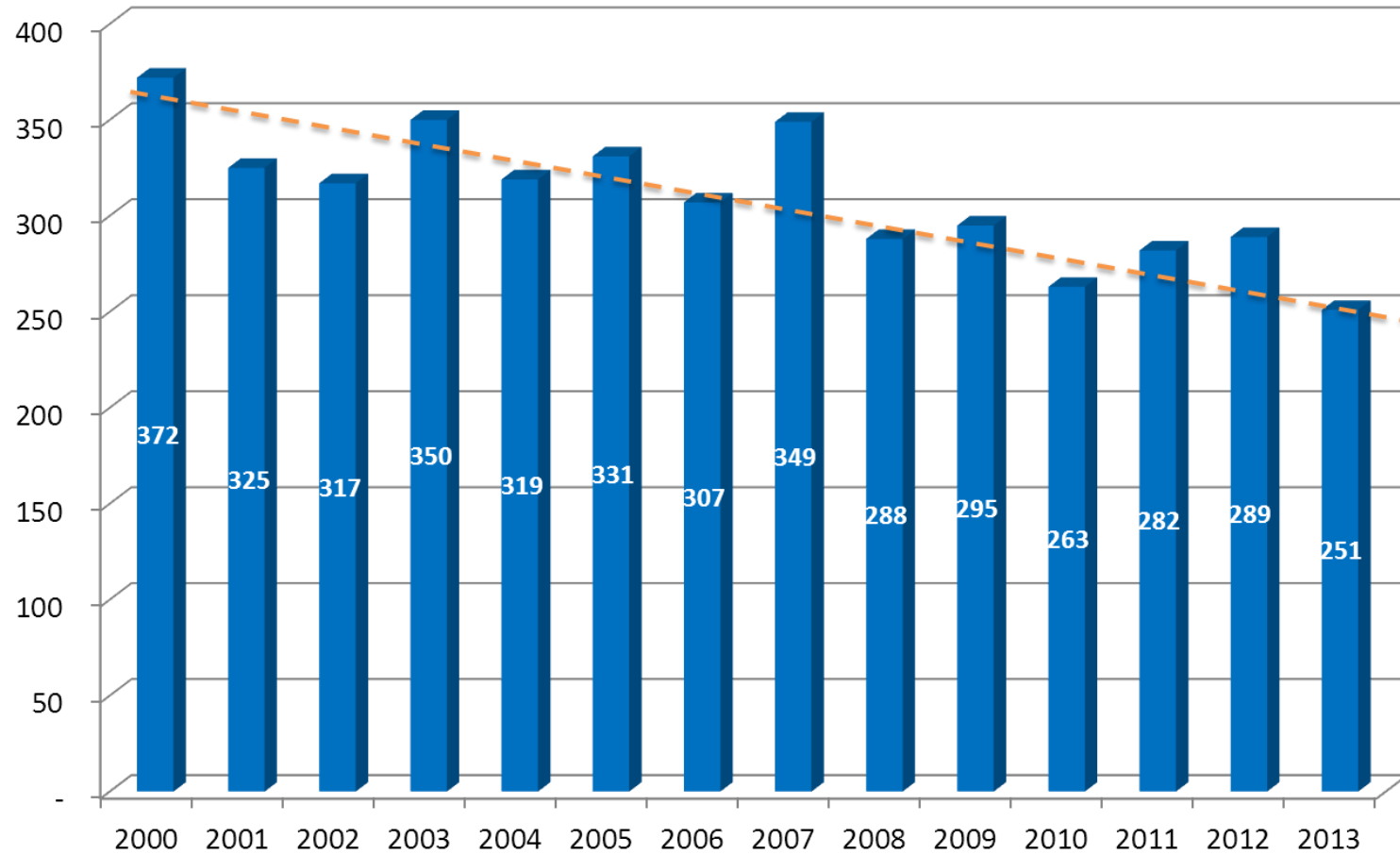
Tabella 4-1 Obiettivi specifici per le categorie di utenza a rischio e stima dei relativi valori

<i>Categoria di utenza a rischio</i>	<i>Obiettivo di riduzione</i>	<i>Morti al 2010</i>	<i>Previsione morti al 2020</i>
1 - Bambini (fino a 14 anni)	-100%	69	0
2 - 2 Ruote a motore	-50%	1.146	573
3 - Ciclisti	-60%	263	105
4 - Pedoni	-60%	614	246
5 - Utenti in incidenti in itinere	-50%	229	115

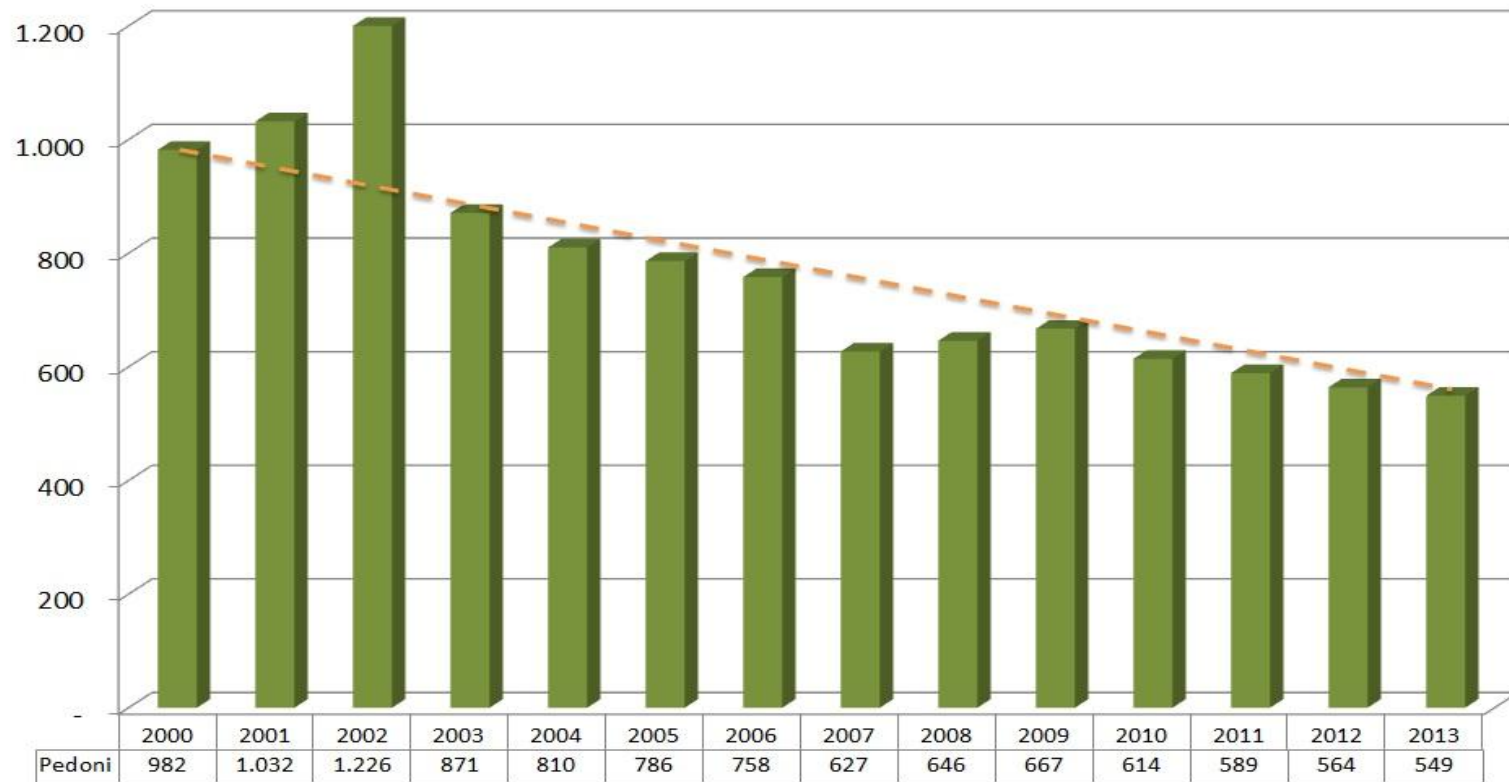
SITUAZIONE ODIERNA

Quali sono i rischi

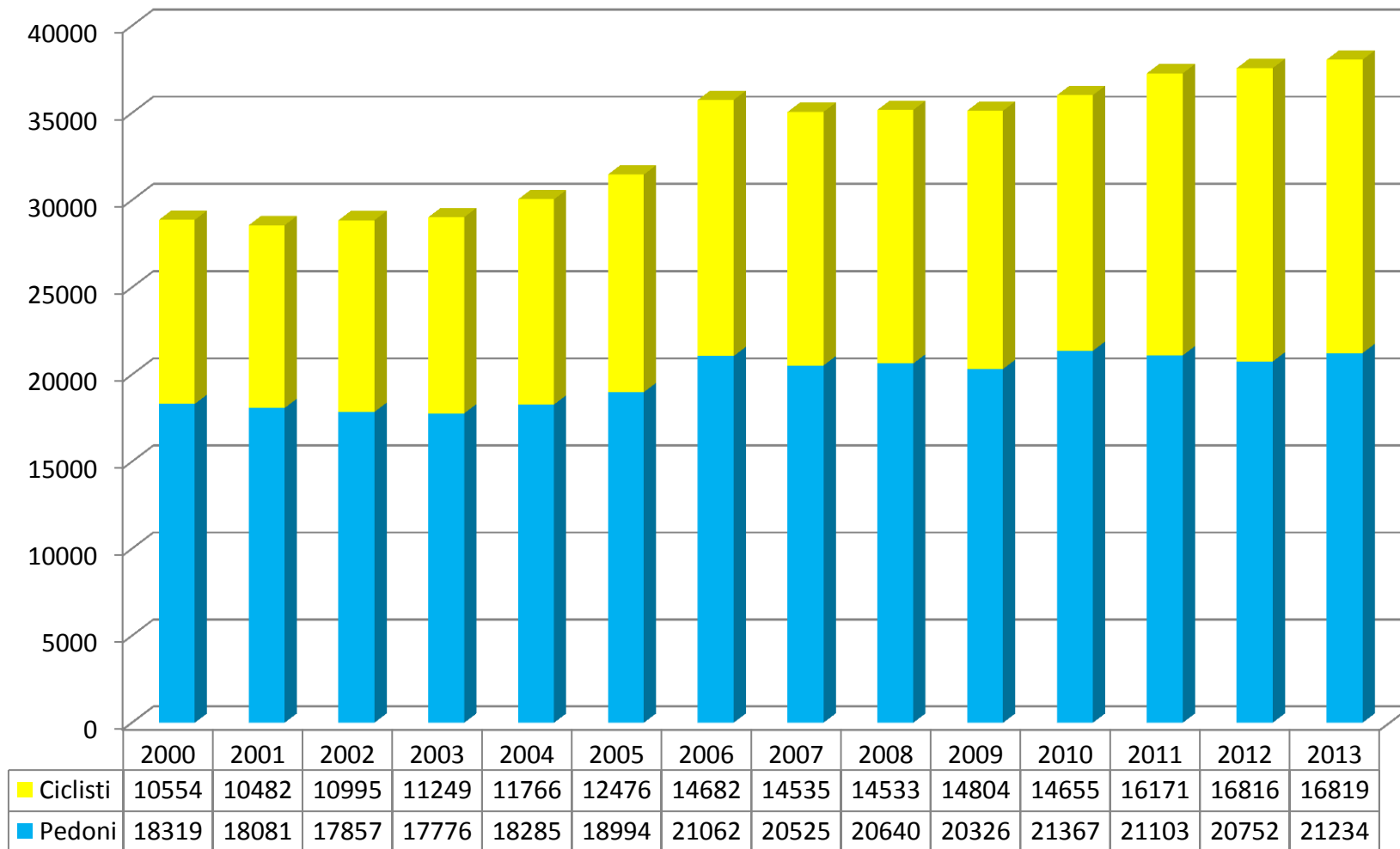
Mortalità Ciclisti



Mortalità Pedoni



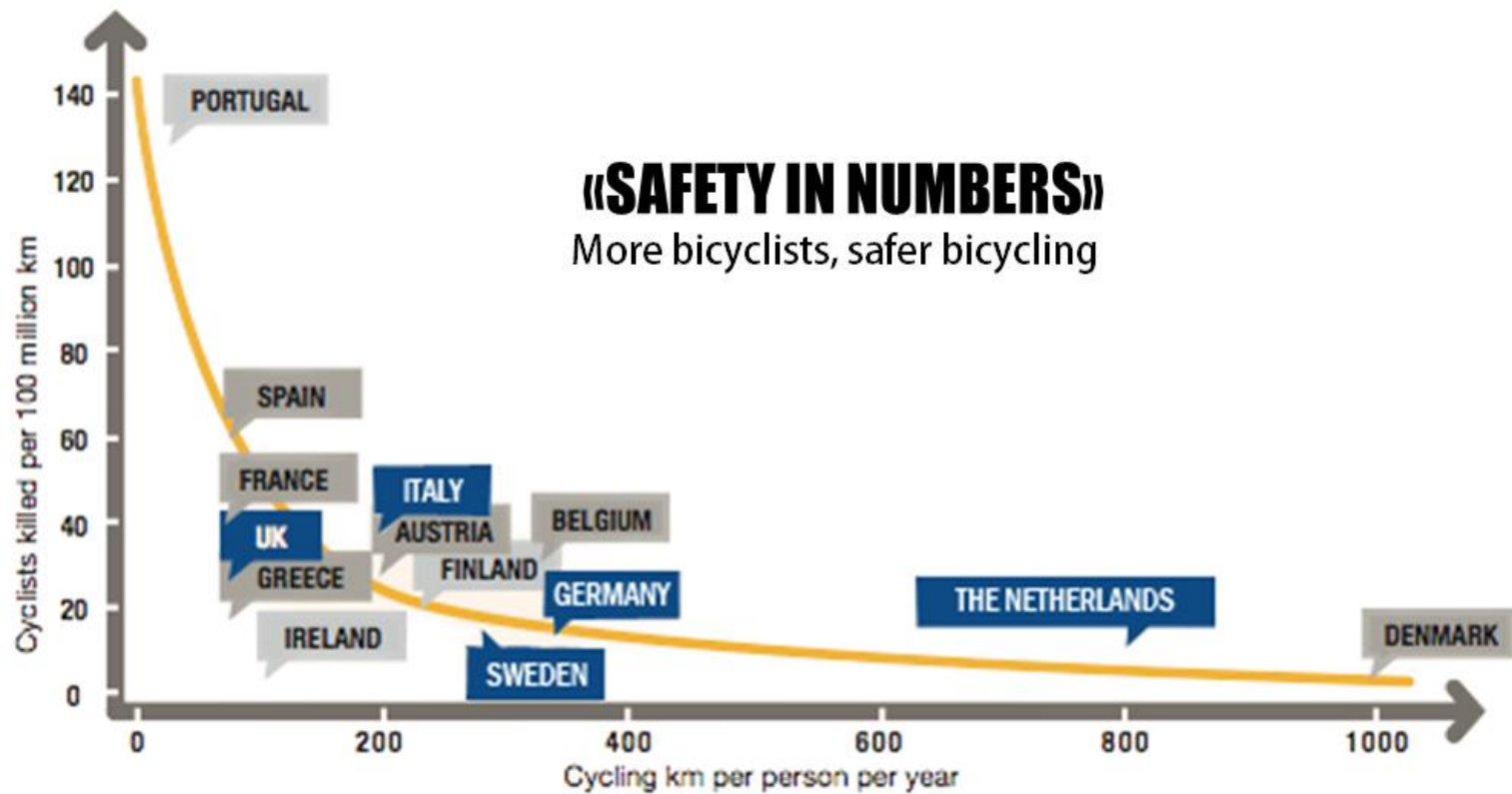
Feriti pedoni e ciclisti



PRIORITA' DI INTERVENTO

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%.



Source: Jacobsen, P.L. (2003). Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9(3), 205-209

SICUREZZA: FATTORE N. 2

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

OSSERVAZIONI SULLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE DEI CICLISTI

OSSERVAZIONI SULLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE DEI CICLISTI

- 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?** Purtroppo 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).

OSSERVAZIONI SULLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE DEI CICLISTI

- **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.

OSSERVAZIONI SULLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE DEI CICLISTI

- **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.

OSSERVAZIONI SULLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE DEI 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 si oppone fermamente alla sua obbligatorietà in quanto l'effetto sarebbe controproducente da tutti i punti di vista.

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

OdG accolti nella passata legislatura

- Nelle sedute del 30 giugno e 1 luglio 2009 sono stati presentati subemendamenti attinenti la modifica del CdS contenenti proposte per l'incentivazione e tutela della mobilità sostenibile
- Nella seduta del 7 luglio 2009 la Presidenza non li ha accolti ritenendo dovessero rientrare in una riforma complessiva del codice della strada
- Gli emendamenti ritirati sono stati riscritti secondo ordini del giorno che impegnano il governo ed in particolare:
 - 0/44 e abb./IX/5. Carmen Motta, Alessandro Bratti (Pd), accolto dal governo
 - 0/44 e abb./IX/6. Alessandro Bratti, Carmen Motta (Pd), accolto come raccomandazione

**PRIORITA' INDIVIDUATE
NEL TESTO DI LEGGE
DELEGA, DISEGNO DI
LEGGE SENATO n. 1638**

1. CONDIVISIONE DEGLI SPAZI

[art. 2 c.1 d1, **d7**, d9, e3]

- Aumentare la condivisione degli spazi
- Prevedere coesistenza pedoni/ciclisti
- Ridurre la separazione tra i flussi in presenza di riduzione delle velocità massime di percorrenza
- Ridurre la segnalazione semaforica

2. RIORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO URBANO

[art. 2 c.1 **d1**, d7, e1, f, n11]

- Estensione del concetto di isola ambientale a Z20 con relativa standardizzazione, rivedendo il concetto di zone residenziali
- Rendere le Z30 lo standard di progettazione urbano, con l'eccezione delle strade di scorrimento e non viceversa
- Garantire la continuità, riconoscibilità ed efficienza della rete di percorrenza ciclabile e pedonale
- Proporre una classificazione funzionale delle strade

art. 2 Definizione e classificazione strade

- Con riferimento all'art. 1 comma 2, è possibile introdurre una suddivisione funzionale delle strade come segue:
 - a) strade ad 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 un itinerario ciclabile o ciclopeditonale corrispondente)
 - 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 ad 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; alla voce d) sono da ricondursi F-bis. Itinerari ciclopeditonali e Centri storici
 - Note: la presente suddivisione funzionale non modifica la precedente suddivisione, ma identifica meglio i diritti.

3. INTRODURRE IL CONTROSENSO CICLABILE

[art. 2 c.1 d3, e3]

- Il controsenso ciclabile è ampiamente diffuso in molti paesi europei ed ha permesso l'estensione della rete ciclabile con costi ridotti
- Inoltre fa fede l'esperienza legislativa di altri paesi dove tale misura (ad es. in Belgio) ha registrato riduzioni dell'incidentalità ai ciclisti. Tale strumento va limitato solo alle Z30

4. RICOGNIZIONE DELL'INCIDENTALITA' IN AMBITO EXTRAURBANO

[art. 2 c.1 d2, f, n11]

- Estendere l'applicazione della VISS (D.Lgs. 35/2011)
- Prevedere un obbligo di ricognizione dell'incidentalità per verificare la necessità di interventi (ad es. ciclabili) prioritari
- Stilare un piano di interventi
- Applicare l'analisi alle nuove strade
- Obbligare le amministrazioni provinciali e metropolitane a dotarsi di un piano di sicurezza

5. 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. MONITORARE L'INCIDENTALITÀ DELL'UTENZA VULNERABILE

[art. 2 c.1 **m**]

- Nella bozza del nuovo PNSS si individua l'obiettivo di ridurre del 60% la mortalità tra i ciclisti.
- Il 4° programma quadro precisa che per raggiungere tali obiettivi occorre potenziare il monitoraggio attraverso raccolta e analisi dei dati
- Istituire un Osservatorio sull'esempio dell'O.U.D.
- Fornire i dati elaborati con l'ausilio delle associazioni di settore alle amministrazioni locali
- Utilizzare i dati per la verifica di efficacia delle politiche e dei piani di intervento

7. MONITORARE LA COMPOSIZIONE MODALE

[art. 2 c.1 m]

- 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.

8. ISTITUIRE UNA SEGNALETICA DEDICATA AI CICLISTI

[art. 2 c.1 e4]

- È necessario definire la segnaletica di direzione da utilizzare per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani attualmente non prevista dal Codice della Strada.
- 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 (D 100.000)
- Analogamente occorre procedere per la segnaletica pedonale

9. ISTITUIRE UNA RETE CICLABILE NAZIONALE

[art. 2 c.1 d3]

- La rete ciclabile nazionale deve avere una visibilità ed una valenza nazionale
- La rete ciclabile deve svilupparsi in un reticolodi rango differenziata secondo la valenza nazionale, regionale e locale
- Anche la nomenclatura deve essere unificata
- Bicitalia (parte di Eurovelo) ne costituisce l'ossatura (vedi delibera CIPE del 2001)

10. PROMOZIONE DELLA MOBILITA' CICLISTICA E PEDONALE

[art. 2 c.1 d3, f, n11]

- La promozione della mobilità ciclistica 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. Occorre prevedere di indicare gli obiettivi
- 20-20-20 (bici, pedoni, tpl) è stato proposto nel corso degli Stati Generali della mobilità nuova tenuti a Reggio Emilia, con sindaco l'odierno ministro dei trasporti, nel 2012.

10. PROMOZIONE DELLA MOBILITA' CICLISTICA E PEDONALE

[art. 2 c.1 d3, f, n11]

- Occorre costituire un **Dipartimento nazionale per la mobilità ciclistica** con funzioni di coordinamento e indirizzo, come presente in molti paesi comunitari.
- Occorrono risorse in merito

11. PROMOZIONE DEL TPL

[art. 2 c.1 **d4**]

- 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 va finanziato contabilizzando i risparmi economici in termini di sicurezza (25 miliardi €/anno) e ambiente (70 miliardi €/anno)

12. CAMPAGNA PUBBLICITARIA NAZIONALE

[art. 2 c.1 **d3**, e1]

- 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

13. SISTEMI DI REGISTRAZIONE DATI

[art. 2 c.1 **I**]

- 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

13. SISTEMI DI REGISTRAZIONE DATI (ISA)

[art. 2 c.1 **I**]

- I dispositivi ISA (Intelligent Speed Adaptation) sono ad uno stadio maturo a livello di tecnologia ed 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

14. DISPOSITIVI BLIND SPOT

[art. 2 c.1 **I**]

- Sviluppo della tecnologia Blind Spot (angolo cieco) per mezzi pesanti
- Dalle indicazioni della Direttiva 2003/97/CE che chiedeva ai produttori un miglioramento dei sistemi di visione, la Direttiva 2007/38/CE (DM 20/3/2009) ha richiesto di stilare una nuova proposta di regolamentazione degli specchi laterali e dei sistemi di retrovisione.
- Poiché tali indicazioni non sono ancora state completate bisogna urgentemente procedere in tal senso

15. AGGIORNAMENTO D.M. 557/99

[art. 2 c.1 e3]

- Il D.M. 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", è stato oggetto di una proposta di revisione
- Si suggerisce di ripartire dal regolamento precedente, integrato dalle osservazioni ANCI al fine di mantenerlo uno strumento snello, non potendo affrontare tutte le casistiche possibili

16. ATTRAVERSAMENTI PEDONALI E CICLABILI

[art. 2 c.1 **d5**]

- Occorre rivedere la progettazione degli attraversamenti pedonali sia dal punto di vista sanzionatorio per il mancato rispetto della precedenza, sia dal punto di vista tecnico, per garantire il rallentamento dei mezzi
- Ripensare la segnaletica da adottare nel caso degli attraversamenti promiscui ciclopedonali

17. SBUROCRATIZZAZIONE DELL'USO DI BICI FUORI STANDARD

[art. 2 c.1 d8, z, aa]

- È possibile separare il concetto di bicicletta da quello di velocipede.
- È possibile così inserire i veicoli atipici in un elenco aggiornabile e meno rigido di quanto avvenga oggi
- Tra questi possono essere inseriti anche i servizi di piazza, con la facilitazione di una licenza separata per i bicitaxi

18. PREVEDERE UNA NORMA PER LE BICI ELETTRICHE

[art. 2 c.1 d8, z, aa]

- Occorre 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

19. FURTI BICICLETTE

[art. 2 c.1 **d8**]

- 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

20. INFORTUNIO IN ITINERE

- Anche se non specificatamente pertinente alla Legge delega, si ricorda qui il tema dell'infortunio in itinere, ancora non regolamentato al fine di incentivare lo spostamento in bici per raggiungere il posto di lavoro



**Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
ONLUS**

via Borsieri, 4/E
20159 Milano
tel e fax 02-69.31.16.24
www.fiab-onlus
info@fiab-onlus.it

EDOARDO GALATOLA
Tel.: 0371-549200
Cell.: 348-2269002
edoardo.galatola@fiab-onlus.it