

Spettabile  
8° Commissione Lavori Pubblici,  
comunicazioni  
Senato della Repubblica

c.a. Presidente, on. Altero Matteoli

Milano, 20 luglio 2015

OGGETTO: Osservazioni e contributi all'esame del Disegno di Legge n. 1638 (delega riforma codice della strada) da parte di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Gentile Presidente,

Con la presente inviamo il nostro contributo in termini di proposte ed osservazioni al disegno di legge in oggetto.

Alleghiamo inoltre una pubblicazione di approfondimento da noi realizzata quest'anno dal titolo "Sicurezza stradale e mobilità dell'utenza non motorizzata".

Cordiali saluti

Edoardo Galatola  
Responsabile sicurezza e ufficio legislativo

Enrico Chiarini  
Membro CN e responsabile area tecnica

Valerio Montieri  
Gruppo tecnico Fiab

## LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

### Le priorità per l'utenza non motorizzata

#### 1 Analisi del contesto

L'attenzione alla sicurezza stradale ed 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 2013, stante la riduzione incidentale ottenuta negli ultimi anni, è ancora di **24 miliardi di euro** l'anno (pari ad €400/persona ovvero €800/auto)<sup>1</sup>; Questo senza tenere conto dei costi da inquinamento imputabili al traffico veicolare e stimati in circa 70 miliardi di euro l'anno. In totale sono: €1500/persona ovvero € 3000/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 ancora aggiornato a tutto il 2015 nonostante l'orizzonte del quarto programma quadro comunitario sia il decennio 2011-2020. È auspicabile una sua solerte pubblicazione<sup>2</sup>.

A livello legislativo nella passata legislatura (XVI) una forte azione di pressione ha prodotto risultati sicuramente poco rilevanti. Per quanto concerne la mobilità ciclistica, ad esempio, è stato previsto l'obbligo di indossare i giubbini ad alta visibilità di notte in ambito extraurbano ed in galleria e poco altro.

Numerose sono state le PdL ma come unico risultato si possono citare i subemendamenti attinenti la modifica del CdS contenenti proposte per l'incentivazione e tutela della mobilità sostenibile presentati nelle sedute del 30 giugno e 1 luglio 2009, non accolti nella seduta del

<sup>1</sup> Il calcolo del Danno sociale è effettuato con i criteri individuati dal Piano nazionale della Sicurezza stradale, in acronimo PNSS. Piano istituito con legge n. 144 del 1999, con cui è stata recepita la comunicazione alla Commissione europea n. 131 del 1997 "Promuovere la sicurezza stradale nell'EU: il programma 1997-2001".

<sup>2</sup> Attualmente disponibile in bozza all'indirizzo <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3433>

7 luglio 2009 dalla Presidenza ritenendo dovessero rientrare in una riforma complessiva del codice della strada, per cui 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.

## **2 I principi da seguire nelle modifiche al CdS**

Concordiamo pertanto con l'impostazione in atto che prevede una norma quadro che tuteli e incentivi la mobilità ciclistica e pedonale, oltre al TPL. La revisione del Codice della Strada deve essere significativa. 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 ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."**

Ciò significa che 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 ed 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, ed 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) ed 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 2013, ad esempio, sulle strade urbane sono avvenuti il 75% del totale degli incidenti, con il 72% dei feriti ed il 42% 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 ed 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.

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 (- 14% rispetto al 2012) con il valore più basso degli ultimi 15 anni (251).

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 ad 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 dal 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 è inferiore a 50 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,

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? 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 ininfluente 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 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.

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 e integrazioni al testo di legge delega, disegno di legge senato n. 1638**

Di seguito provvediamo ad elencare le principali osservazioni al testo in discussione, di cui condividiamo di fondo lo spirito informatore. Per ogni argomento riportiamo il riferimento ad articoli e commi del testo in discussione

### **5.1 CONDIVISIONE DEGLI SPAZI**

[art. 2 c.1 dl, d7, d9, e3]

Occorre:

- aumentare la condivisione degli spazi,
- prevedere ed incentivare la coesistenza tra pedoni e ciclisti,
- prevedere la separazione tra i flussi solo in presenza di velocità di percorrenza elevate (50 km/h), mentre va incentivata la condivisione degli spazi ove le velocità siano più ridotte (30 km/h)
- contenere ed anche ridurre le segnalazioni semaforiche

### **5.2 RIORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO URBANO**

[art. 2 c.1 dl, d7, el, f, nll]

In generale occorre:

- Estendere il concetto di isola ambientale a Z20 con relativa standardizzazione,
- rivedere 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 della rete di percorrenza ciclabile e pedonale

Si propone inoltre di introdurre, con riferimento all'art. 1 comma 2 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 ciclopedonale 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 ciclopedonali e Centri storici

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

### **5.3 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 ha dimostrato (ad es. in Belgio) dove tale misura ha registrato riduzioni dell'incidentalità ai ciclisti. Tale strumento va limitato solo alle Z30

### **5.4 4. RICOGNIZIONE DELL'INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO**

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

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

## **5.5 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.

## **5.6 MONITORARE L'INCIDENTALITÀ DELL'UTENZA VULNERABILE**

[art. 2 c.1 m]

Nella bozza del nuovo Piano Nazionale della Sicurezza stradale orizzonte 2020 si individua l'obiettivo di ridurre del 60% la mortalità tra i ciclisti. Spesso vengono comunque 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 (sull'esempio dell'Osservatorio Utenza Debole O.U.D.) rielaborabili in modo finalizzato con l'ausilio dei tecnici ed i volontari delle associazioni di settore della mobilità ciclistica

## **5.7 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.

## **5.8 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 (per avere un raffronto, nell'evolva Germania, anche in termini di mobilità ciclistica, la rete ciclabile nazionale consta di 100.000 km)

Analogamente occorre procedere per la segnaletica pedonale.

## **5.9 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 reticolo di rango differenziata secondo la valenza nazionale, regionale e locale. Anche la nomenclatura deve essere unificata

Bicalitalia (parte di Eurovelo) ne costituisce l'ossatura (vedi delibera CIPE del 2001)<sup>3</sup>

## **5.10 PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E PEDONALE**

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

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.

---

<sup>3</sup> Anno 2001 Delibera CIPE del Febbraio 2001, n. 1 su "Piano generale dei trasporti e della logistica che IMPEGNA il Ministero dei Trasporti: 1) a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione; 2) costituire un Gruppo di Lavoro nazionale sulla Mobilità Ciclistica Istituzione del: "Gruppo di Lavoro sulla Mobilità Ciclistica" con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 Novembre 2001. – 2002 Ricerche Ministero dell'Ambiente/AICC/FIAB: La rete nazionale di percorribilità ciclistica. Studio di fattibilità e linee guida, a cura di Claudio Pedroni e Riccardo Gallimbeni. (Documento disponibile sul sito FIAB). Eseguita su committenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

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, con sindaco l'odierno ministro dei trasporti, 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 ad oggi mai realizzato.

### **5.11 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 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 (25 miliardi €/anno) e ambiente (70 miliardi €/anno)

### **5.12 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

### **5.13 DISPOSITIVI ISA**

[art. 2 c.1 l]

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

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

#### **5.14 DISPOSITIVI BLIND SPOT**

[art. 2 c.1 l]

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

#### **5.15 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

#### **5.16 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

### **5.17 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

### **5.18 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 cm<sup>3</sup> 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

### **5.19 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 precluderebbe a un bollo che potrebbe essere ostativo per lo sviluppo

### **5.20 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

Per approfondimenti dei temi trattati:



Aderente a:



Fiab, Federazione Italiana Amici della Bicicletta

via Borsieri, 4/E, 20159 Milano

tel e fax 02-69.31.16.24

[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it) [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it)

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