



in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

OBIETTIVO SICUREZZA: LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

Priorità per l'utenza non motorizzata

Edoardo Galatola
Responsabile
Sicurezza FIAB



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta





in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

SICUREZZA STRADALE

Il Trend nazionale



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

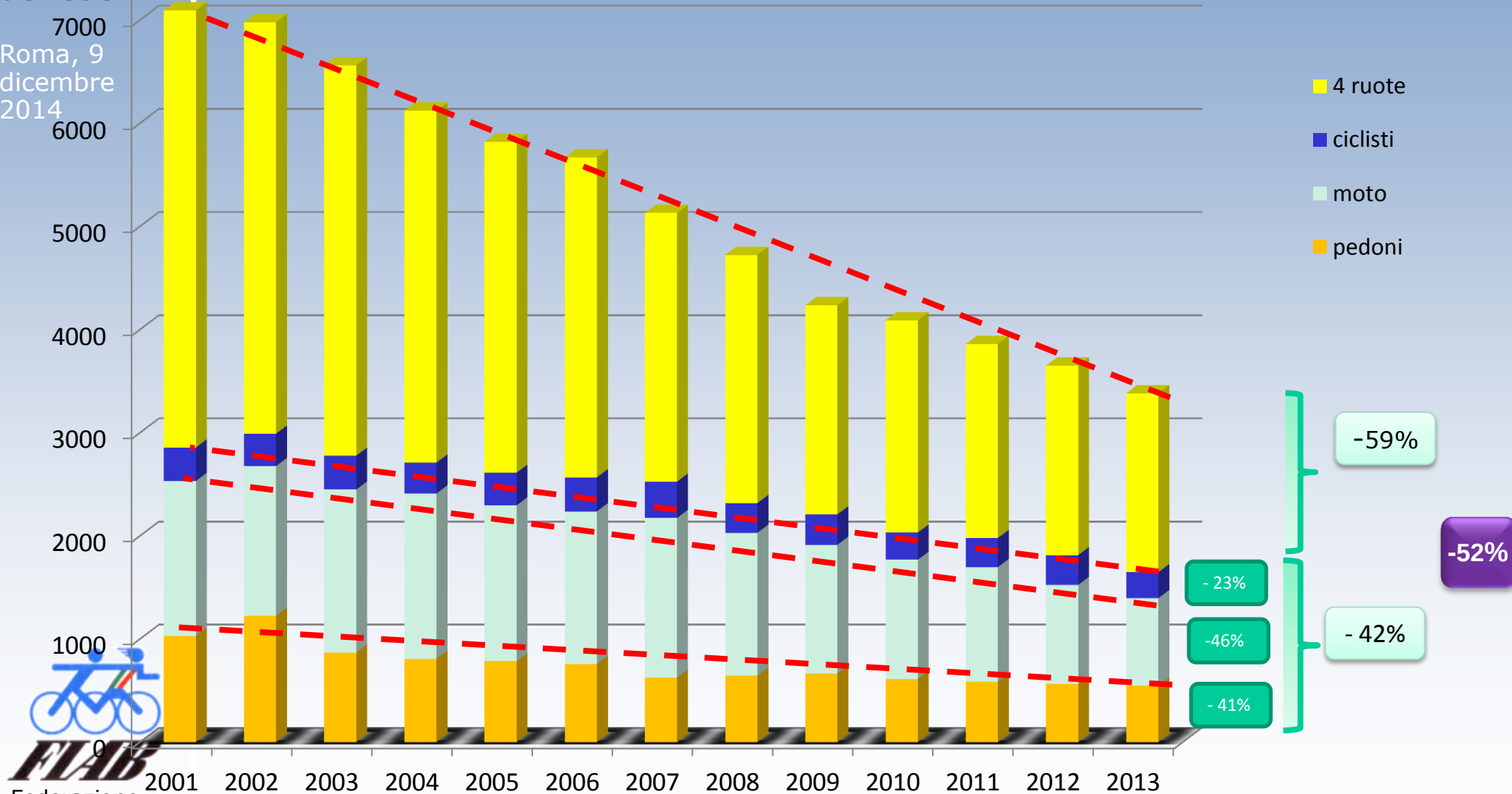


in bici per l'ambiente

Riduzione mortalità 2001-2013

SENATO -
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

SPECIFICITÀ ITALIANA



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

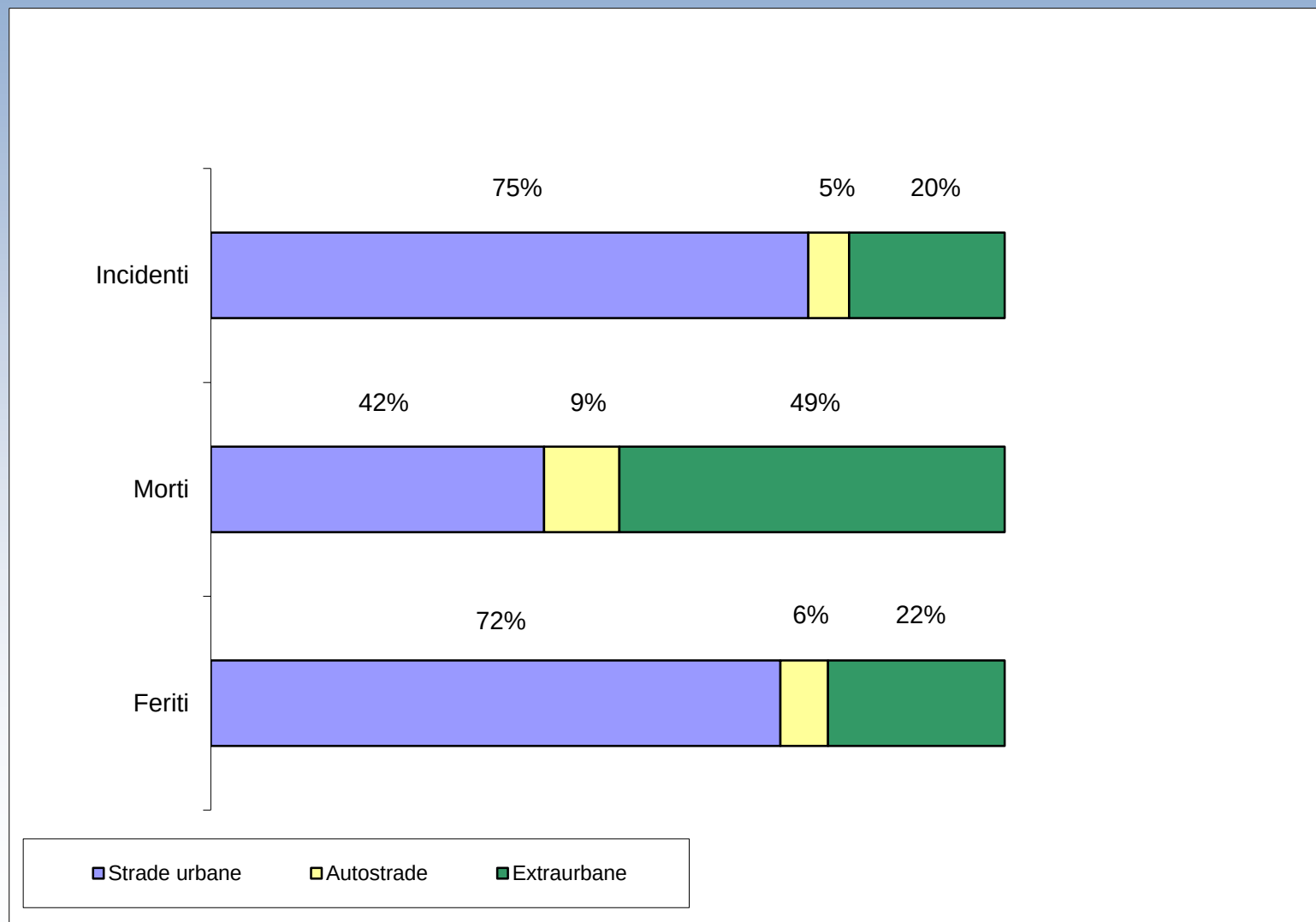


in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

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



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

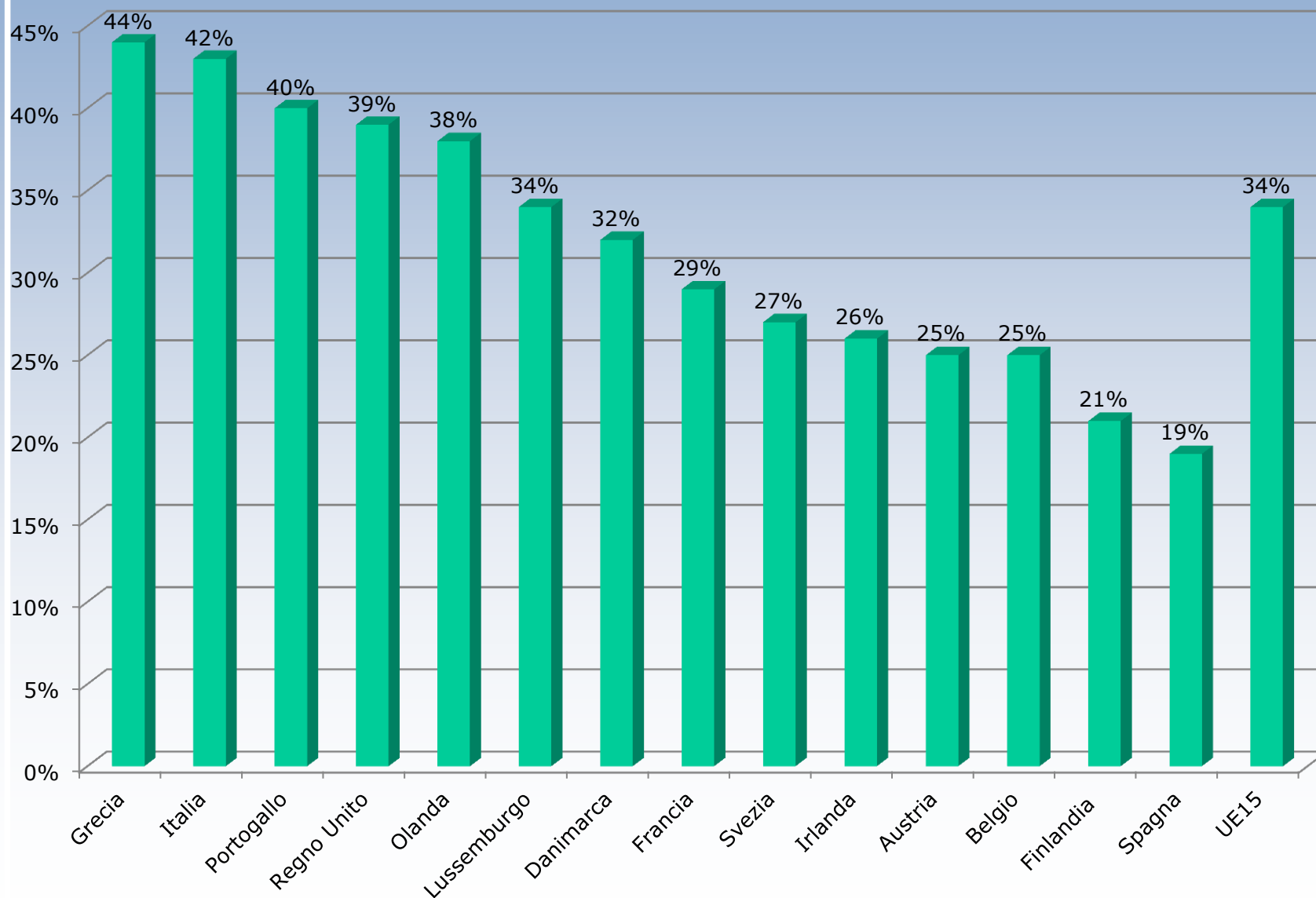


in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

Un dato che ci discosta dall'Europa



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

PRIORITA' UTENZA VULNERABILE



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

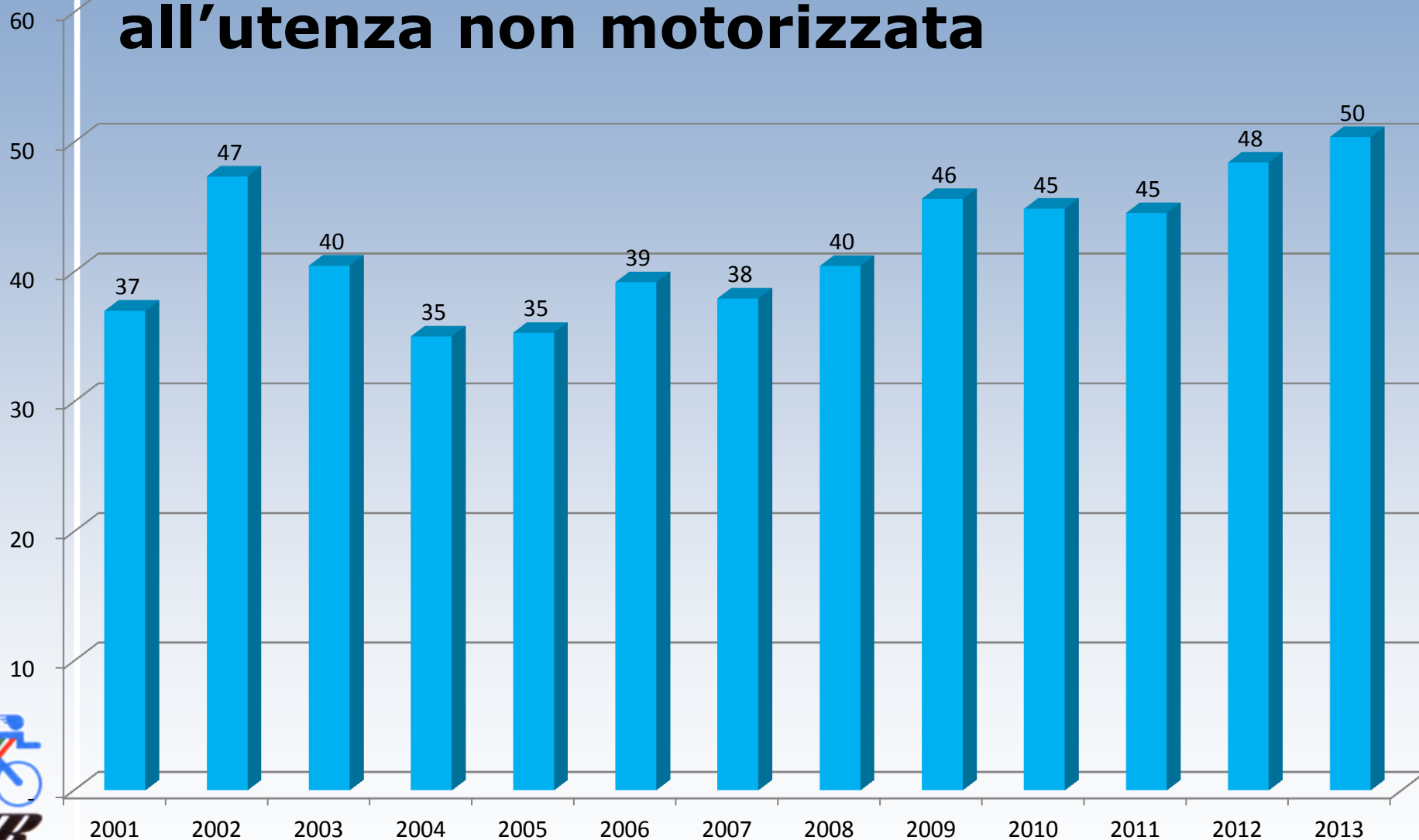


in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

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



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Priorità per l'utenza non motorizzata



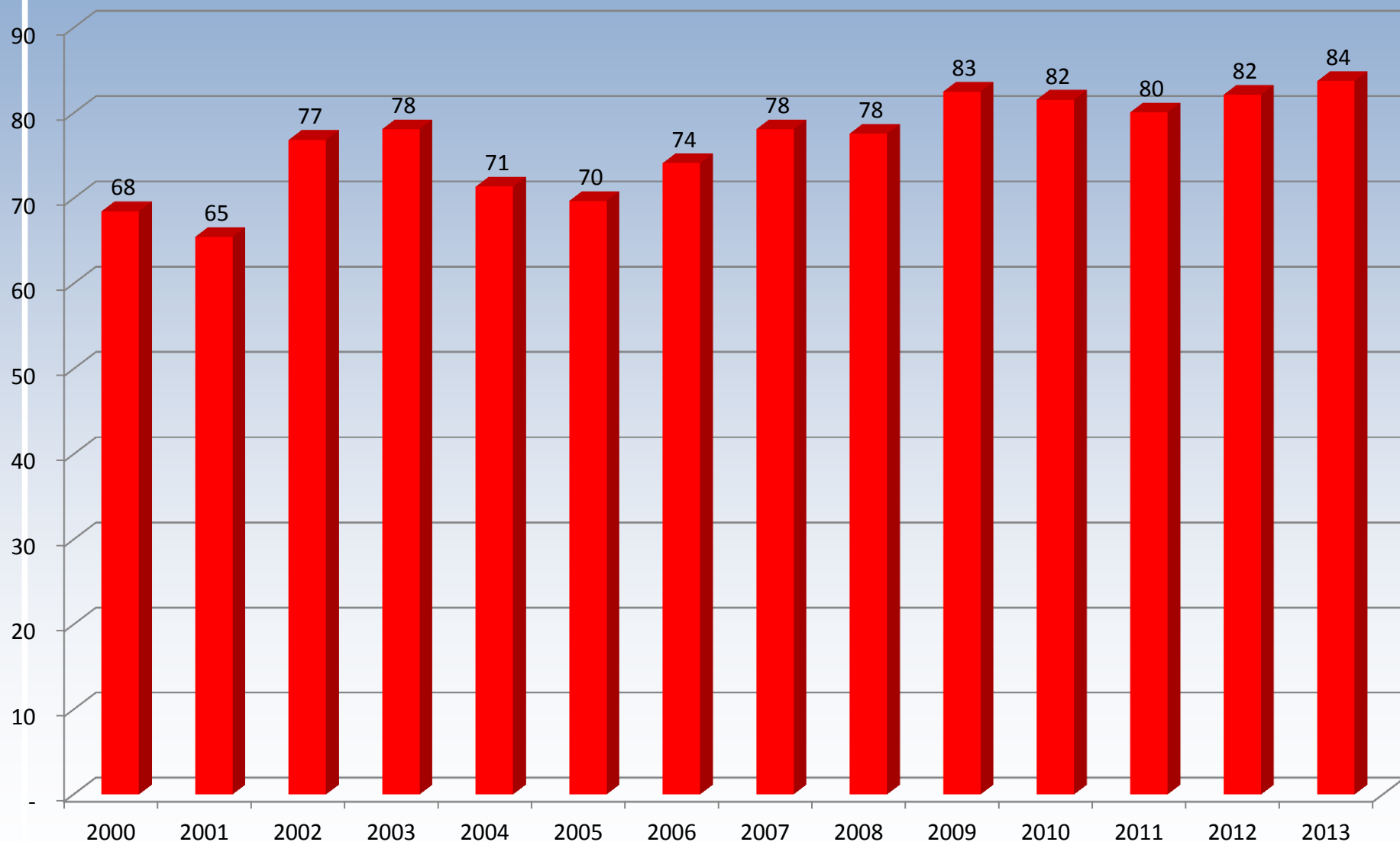


in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

Utenza vulnerabile: i morti in città sono 5 su 6



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Priorità per l'utenza non motorizzata





in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

OBIETTIVI STRATEGICI



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



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





SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

SITUAZIONE ODIERNA

Quali sono i rischi



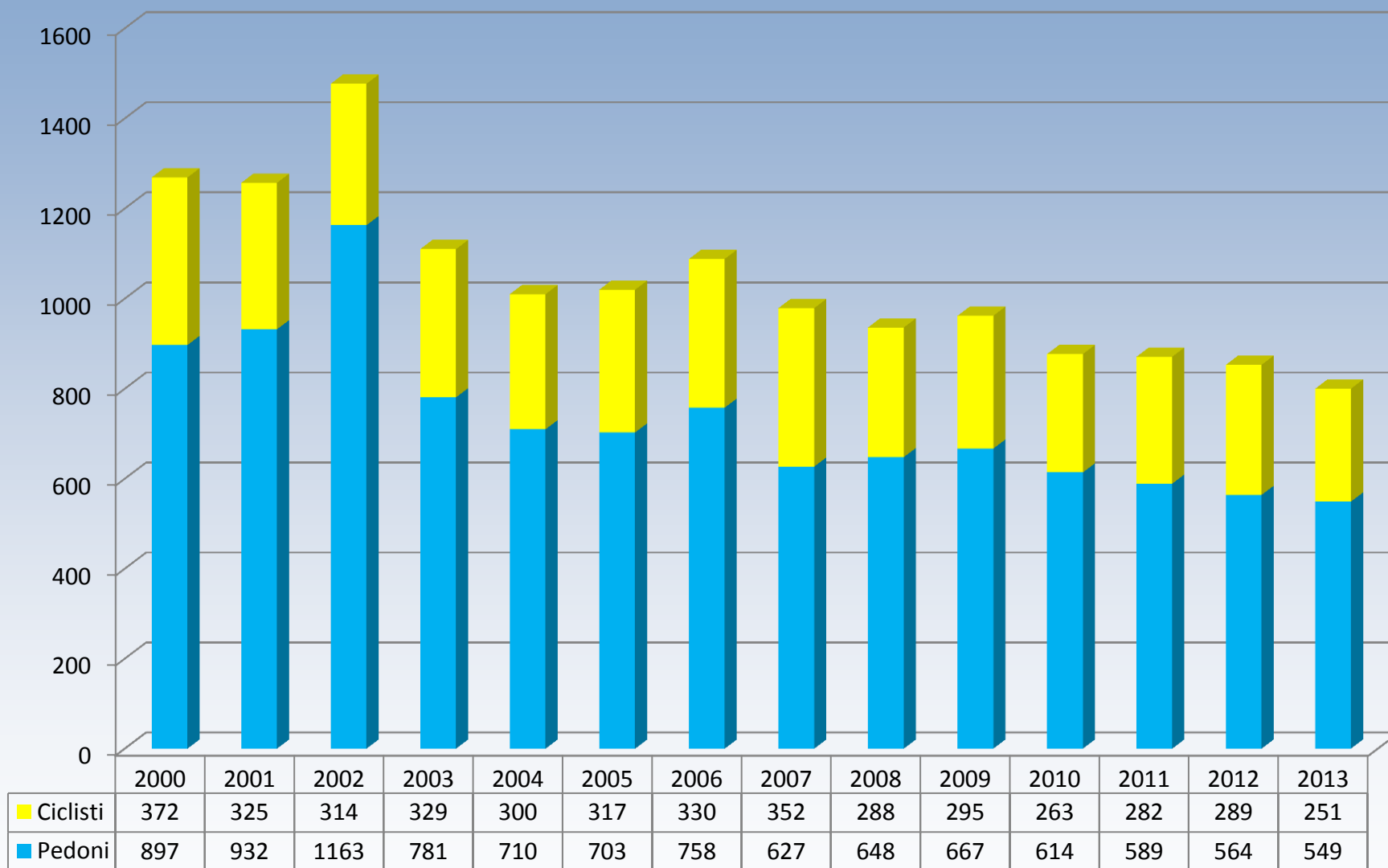
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

Mortalità Pedoni e Ciclisti



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

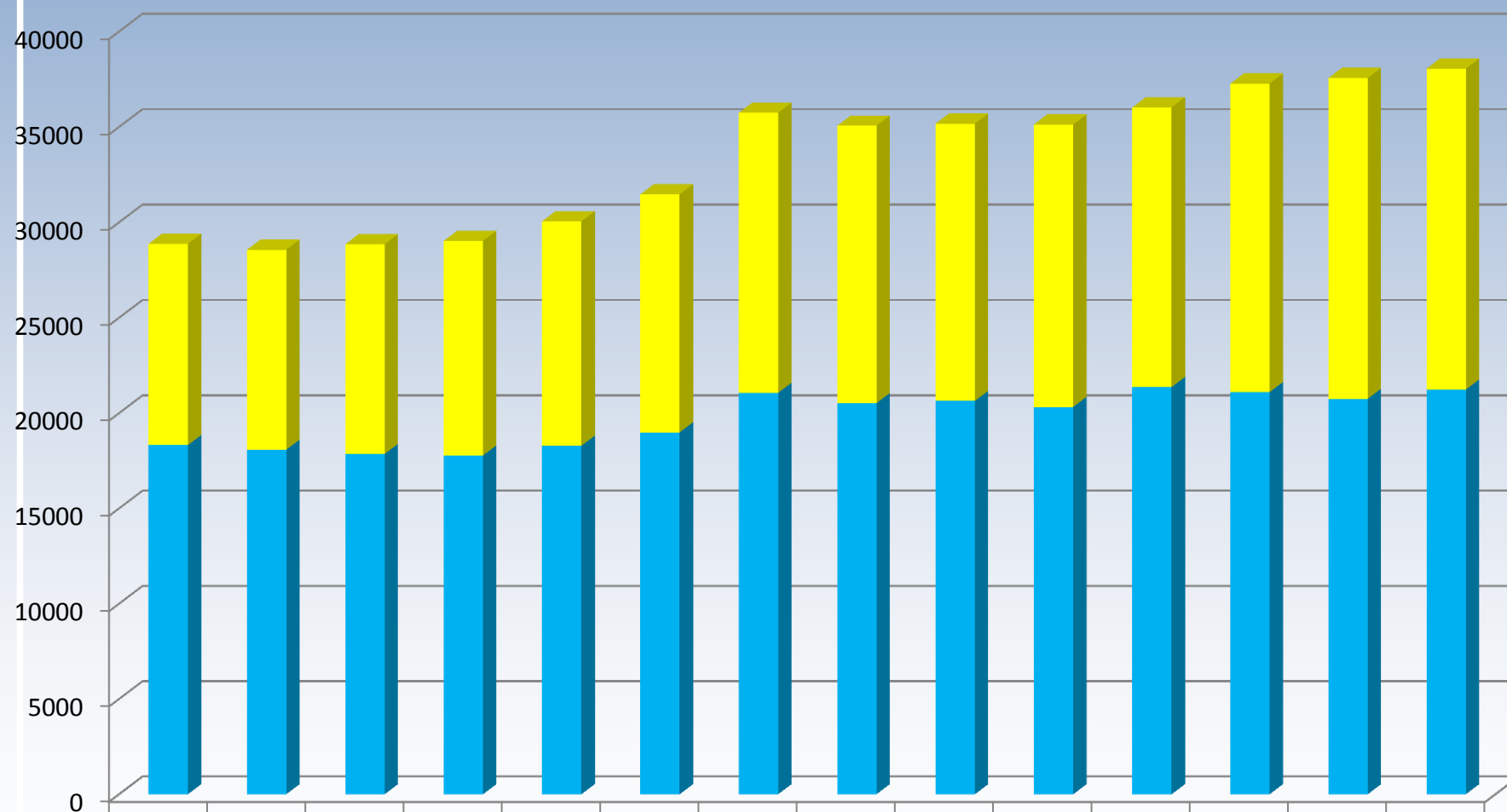


in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

Feriti pedoni e ciclisti



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

PRIORITA' DI INTERVENTO



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



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. 2

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

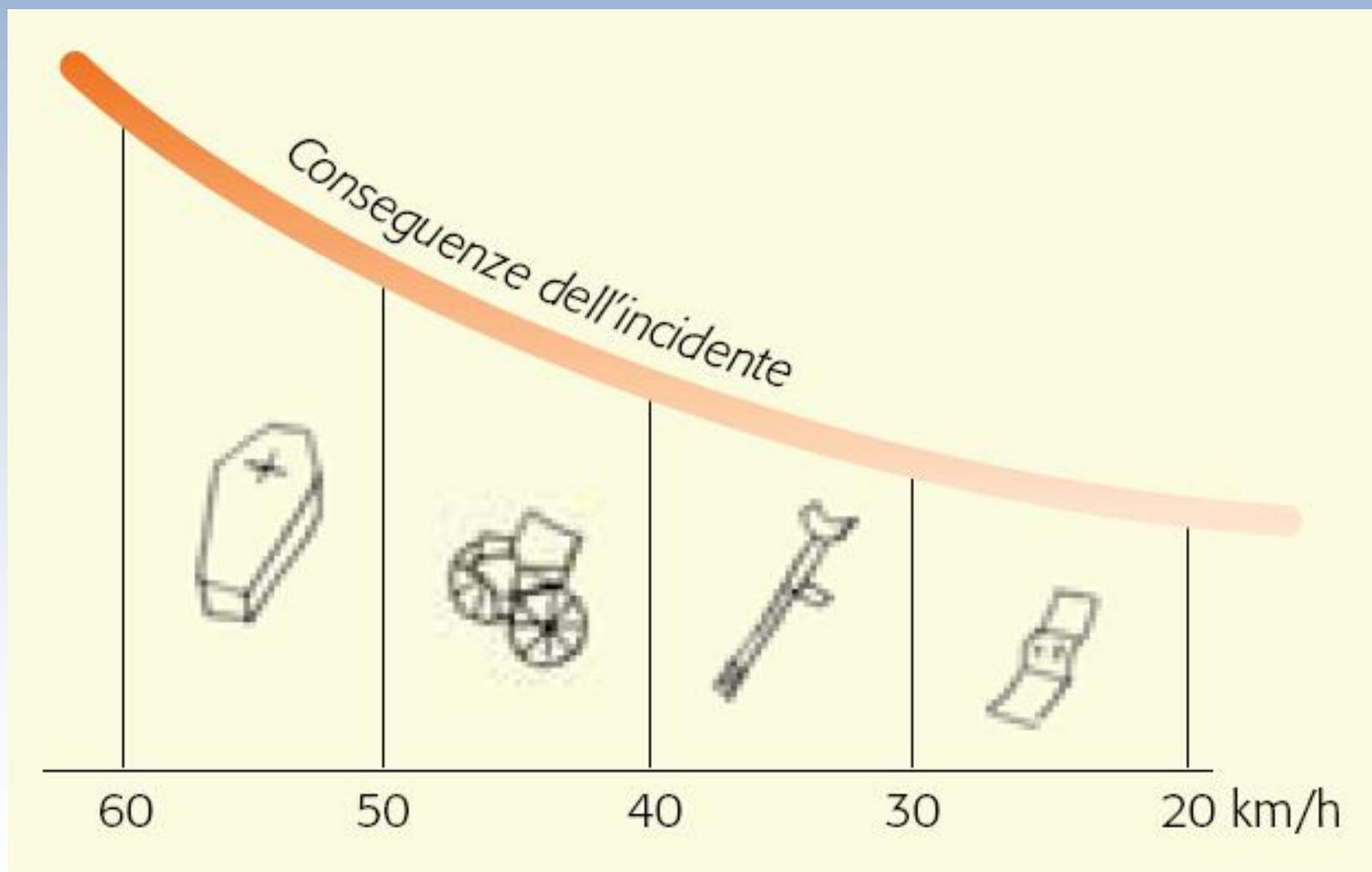




SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

Le conseguenze cambiano rapidamente all'aumentare della velocità d'impatto



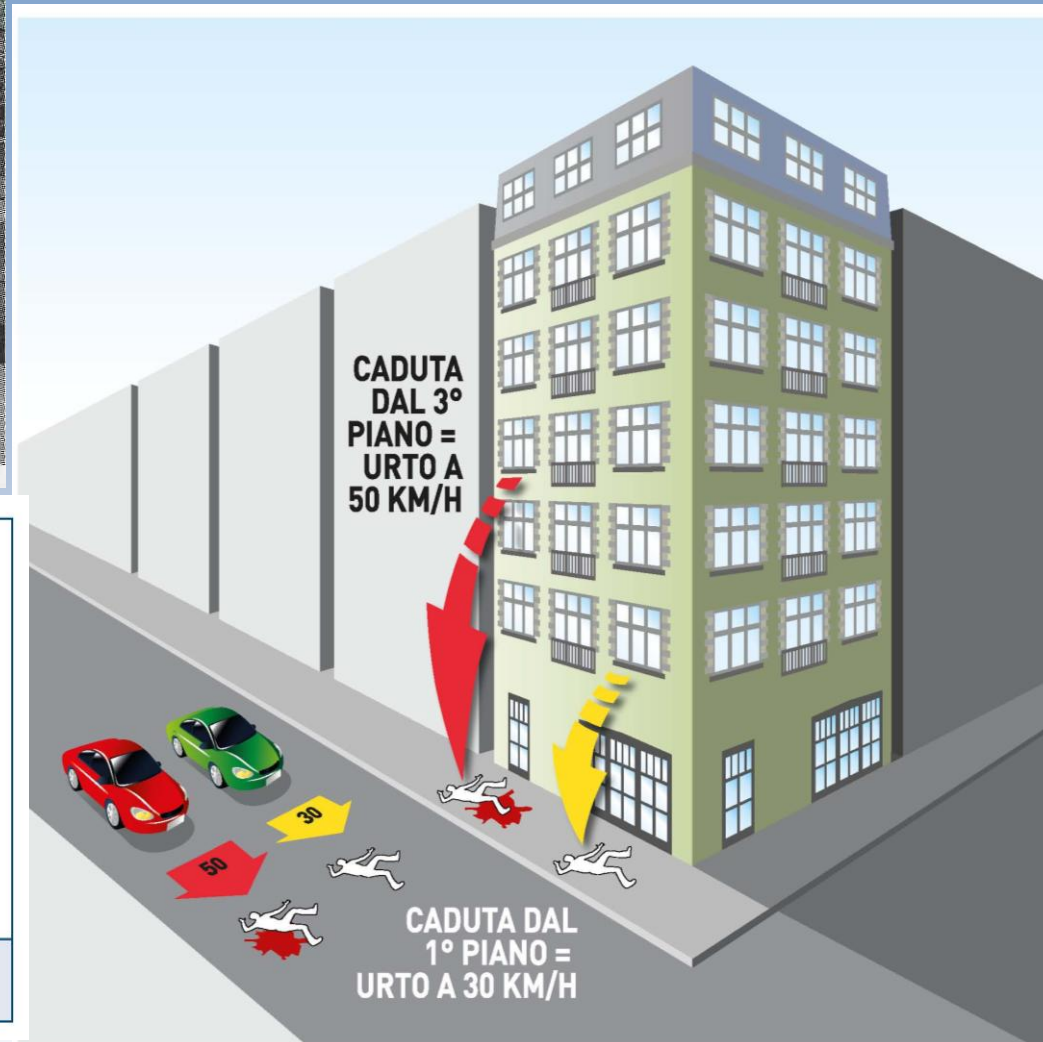
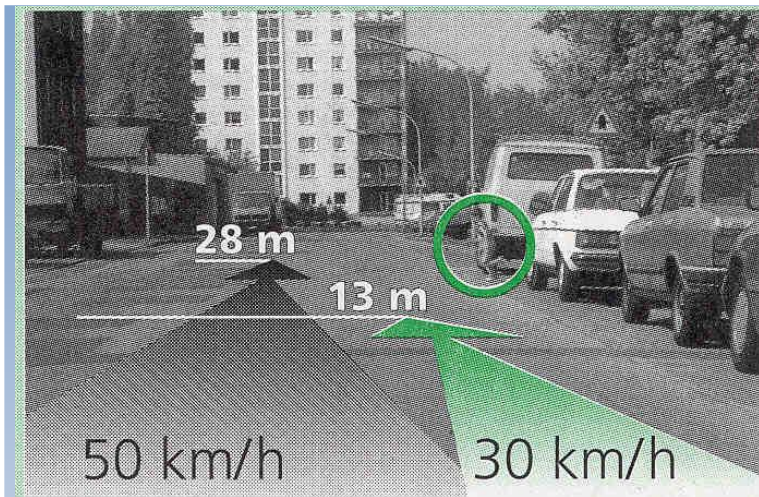
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



in bici per l'ambiente

SENATO – La riforma del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

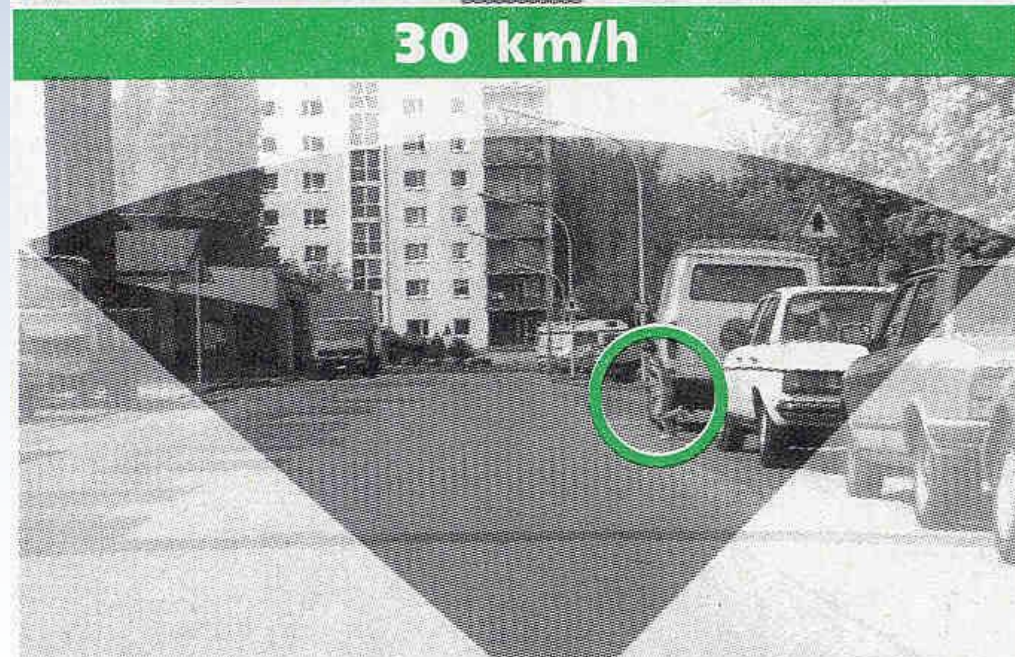
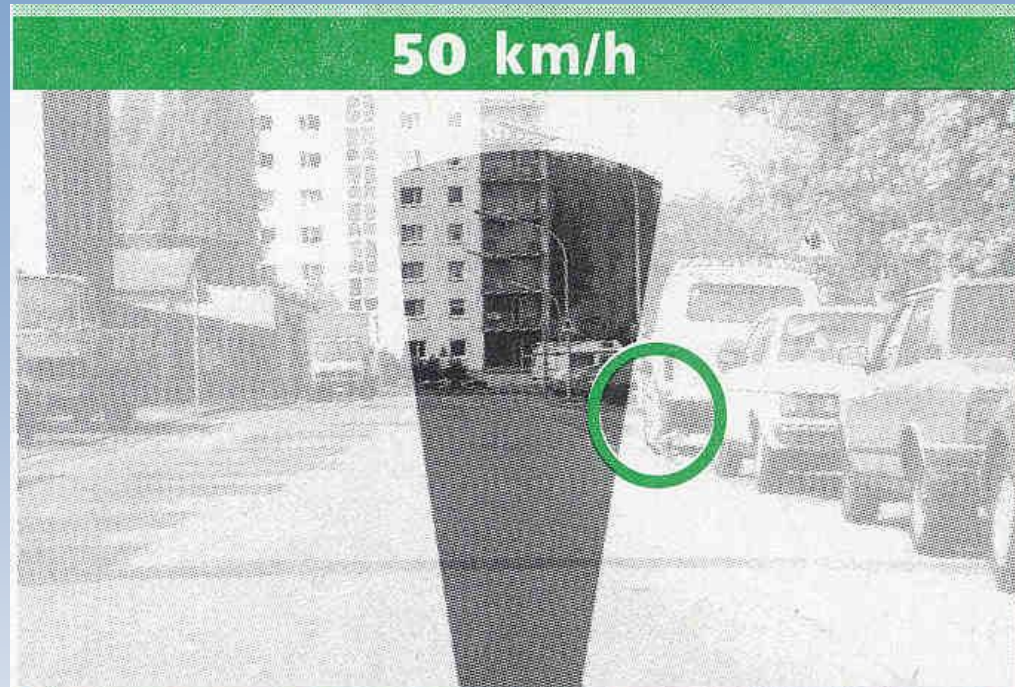
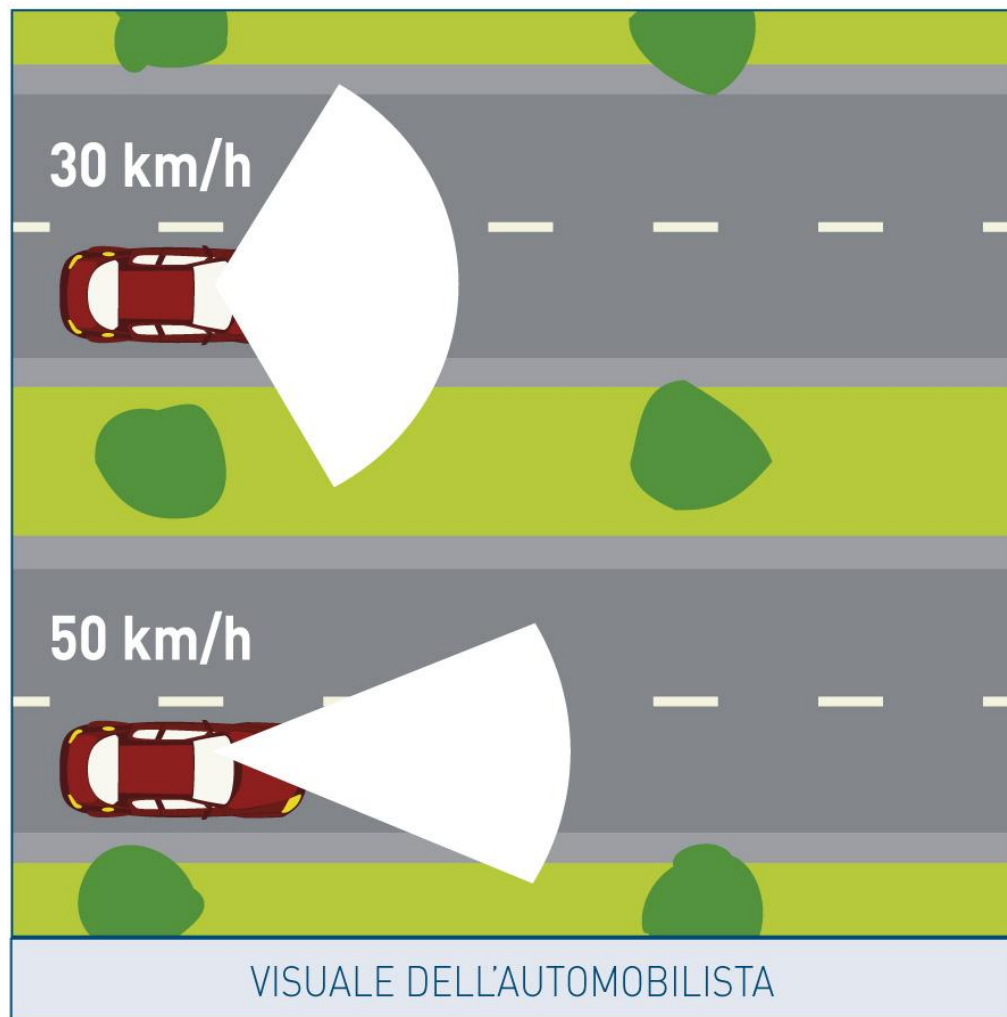


Essere investiti a	Equivale ad una caduta	Probabilità di morte	Spazio/tempo di frenata asciutto		Spazio/tempo di frenata bagnato	
30 km/h	dal 1 piano	<10%	13 m	2,4 s	17 m	3,1 s
50 km/h	dal 3 piano	50%	28 m	3,4 s	38 m	4,5 s
70 km/h	dal 5 piano	>90%	51 m	4,3 s	68 m	6,0 s





in bici per l'ambiente



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



ANALISI DATI ISTAT 2013

- A Milano le biciclette coinvolte sono 1.176 su 17.748 su scala nazionale (il 6,7%) mentre le vittime sono 5 su 251 (l'1,9%), ovvero alta incidentalità (per mancanza di politiche adeguate di mobilità sostenibile) ma bassa pericolosità (per l'aumento dei ciclisti stessi)
- A Roma, gli incidenti ai ciclisti sono l'1,3% sul totale nazionale, ma quelli mortali sono ben l'8% (bassa incidentalità, alta pericolosità)
- A Bologna, gli incidenti, in rapporto alla popolazione, sono stati la metà di quelli di Milano, mentre l'indice di mortalità è lo stesso (2 morti nel 2013: bassa incidentalità, bassa pericolosità).





ANALISI DATI ISTAT 2013

- È possibile affermare che il numero di incidenti gravi è inversamente proporzionale alla composizione modale ciclistica (più ciclisti, meno morti, secondo il principio di safety in numbers),
- mentre il numero di incidenti complessivo ai ciclisti è funzione delle politiche di mobilità sostenibile (dove il traffico urbano è stato organizzato con misure che hanno ridotto la circolazione e la velocità delle auto, introdotto forme di mobilità condivisa, aumento del trasporto pubblico, rete ciclabile protetta, diminuisce anche il numero di incidenti per le due ruote)





in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



OdG accolti nella passata legislatura

- Nelle sedute del 30 giugno e 1 luglio 2009 sono stati presentanti subemendamenti attinenti la modifica del CdS contenenti proposte per l'incentivazione e tutela della mobilità sostenibile
- Nella seduta del 7 luglio 2009 la Presidenza nel non accoglierli li ha condivisi 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



in bici per l'ambiente

SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

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



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



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 della rete di percorrenza ciclopedonale
- 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; per ognuna di tali strade è da prevedere un itinerario ciclopedonale corrispondente)
 - c) strade a prevalente utilizzo utenza vulnerabile (sono compatibili i flussi dell'utenza vulnerabile e veicolare, ma l'utenza debole 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
 - Note: la presente suddivisione funzionale non modifica la precedente suddivisione, ma identifica meglio i diritti.





3. INTRODURRE CONTROSEN- SO CICLABILE

[art. 2 c.1 d3, e3]

- Partire da una valutazione statistica per valutarne l'efficacia e dall'esperienza legislativa di altri paesi
- Limitarne l'applicazione a 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

- Rivedere l'obbligo dell'uso di infrastrutture ciclabili per i ciclisti amatoriali
- 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**]

- 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)





8. ISTITUIRE UNA SEGNALETICA UNIFICATA CICLABILE (E PEDONALE)

[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) può costituirne l'ossatura





10. PROMOZIONE DELLA MOBILITA' CICLOPEDONALE

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

- La promozione della mobilità ciclopedonale (fondamentale per un miglioramento della sicurezza stradale, oltre che per salute e ambiente) deve avvenire con obiettivi quantizzati, come effettuato in altri paesi
- 20-20-20 (bici, pedoni, tpl) è stato proposto negli Stati Generali di RE
- 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. DISPOSITIVI 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. 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





15. ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

[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





16. 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





17. 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





18. 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





SENATO –
La riforma
del CdS

Roma, 9
dicembre
2014

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



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta