



*in bici per l'ambiente*

CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## CONFERENZA PRESIDENTI 2010

### Moderazione del traffico e ciclabilità diffusa

### Esperienze concrete e buone pratiche di comunicazione

**Mobilità e sicurezza:  
monitorabilità degli  
Obiettivi**

Edoardo Galatola  
Responsabile  
Sicurezza FIAB



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 1



*in bici per l'ambiente*

CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## SICUREZZA E MOBILITÀ

Due argomenti strettamente interconnessi



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 2



*in bici per l'ambiente*

**Sì**



*in bici per l'ambiente*

CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

**No**



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## DOMANDE E RISPOSTE SULLA SICUREZZA DEI CICLISTI

- È pericoloso andare in bici?
- Quali rischi si corrono ad andare in bici (o a piedi) in strada?
- Qual'è la situazione delle strade italiane rispetto a quelle degli altri paesi in Europa?
- Che rilevanza ha l'incidentalità dell'utenza debole nell'ambito della messa in sicurezza delle città?
- Alle attuali condizioni è conveniente andare in bici dal punto di vista dell'incolumità individuale?
- Quali sono gli interventi più efficaci per aumentare la sicurezza dei ciclisti?
- Quali sono i comportamenti più efficaci per i ciclisti per migliorare la propria sicurezza?
- Come evitare gli incidenti più probabili?
- Quali sono i nuovi obblighi introdotti dal Codice della Strada?
- Cosa bisogna pensare del casco obbligatorio per i ciclisti?
- Ci sono altri aspetti critici e controversi?
- Quali sono le priorità di intervento sul Codice della Strada e le nostre proposte?
- Quali altre iniziative per presentare le nostre proposte?
- Quali sono gli incidenti tipici ai ciclisti?



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## DOMANDE E RISPOSTE SULLA SICUREZZA DEI CICLISTI

- Quali proposte per le associazioni locali?
- Cosa chiede l'ECF?
- Cosa dice la Comunità europea?



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



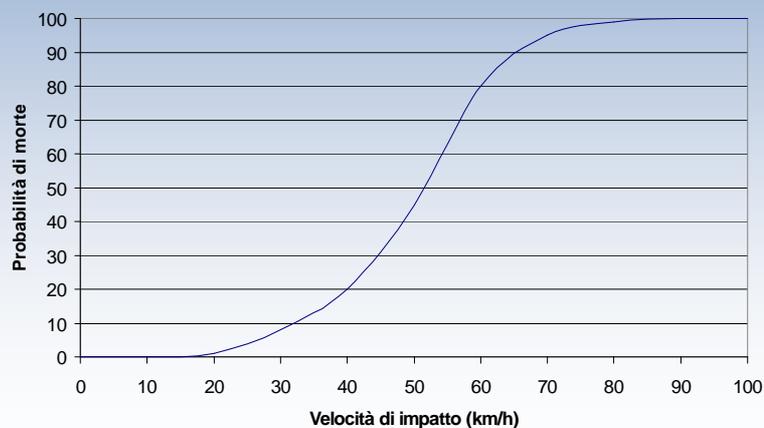
## Domande e risposte

- È pericoloso andare in bici?



## Correlazione velocità/rischio

Rischio di morte per pedoni/ciclisti in funzione della velocità di impatto

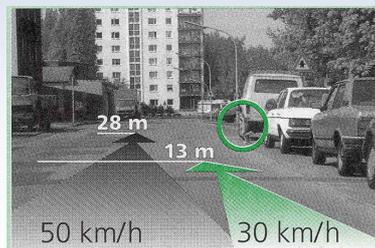




CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Essere investiti ai 30 è come ...



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 9



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Domande e risposte

- Quali rischi si corrono ad andare in bici (o a piedi) in strada?



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 10

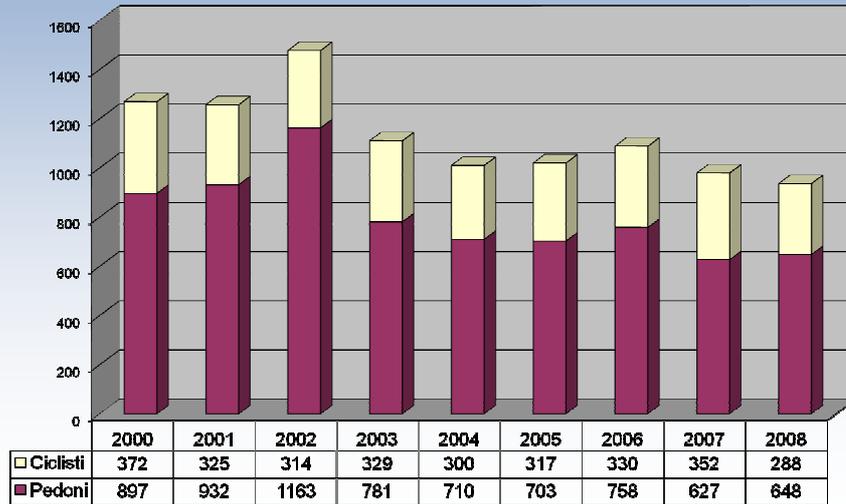


CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010



### Andamento mortalità utenza debole



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 11

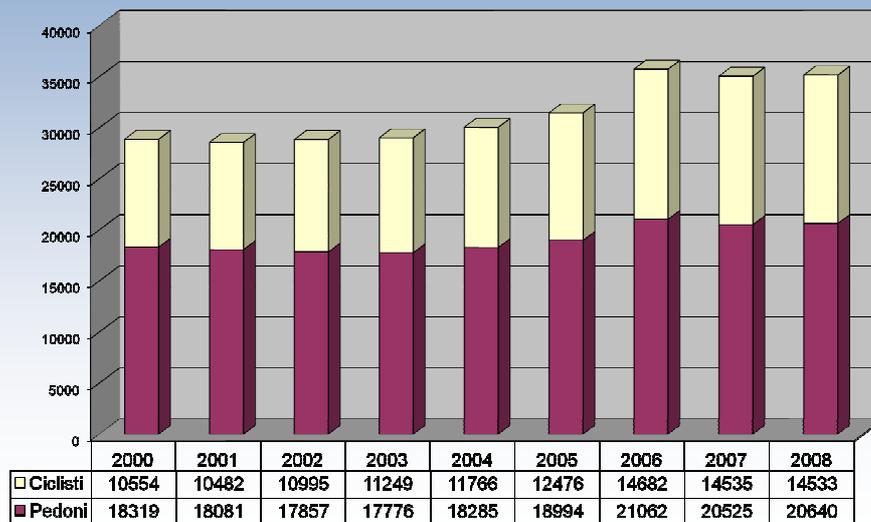


CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010



### Andamento feriti utenza debole



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 12



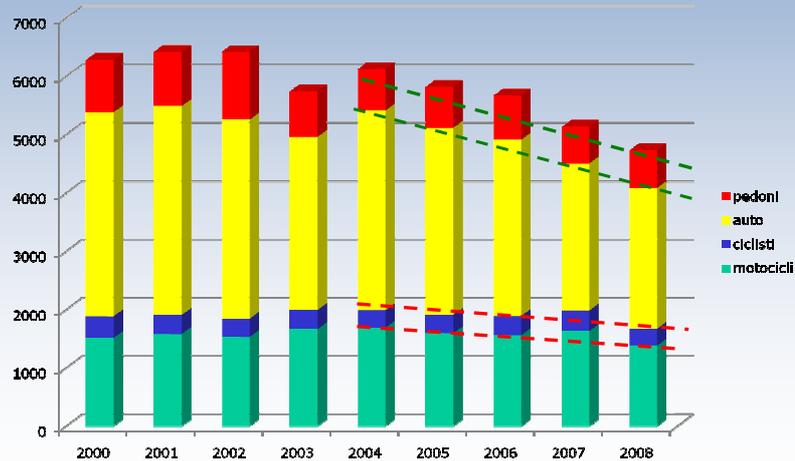
CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## ANDAMENTO MORTALITA' SU STRADA



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 13



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Vittime sulla strada in Europa (2006)



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

Paesi	Pedoni	Bici	Moto	Auto
Polonia	1.802	509	221	2.397
Germania	711	486	900	2.683
Italia	758	311	1.473	2.762
Francia	535	181	1.086	2.626
Olanda	66	179	123	344
Ungheria	296	153	131	630
Regno Unito	675	146	599	1.612
Repubblica Ceca	202	110	116	567
Belgio	122	91	166	589
Spagna	613	75	789	2.095
Austria	110	48	134	384
Portogallo	156	40	234	375
Svizzera	76	35	80	156
Danimarca	60	31	45	146
Finlandia	49	29	37	203
Svezia	55	26	70	261
Grecia	267	21	501	719
Slovenia	36	14	54	152
Norvegia	35	8	37	156
Islanda	4	-	3	20



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 14

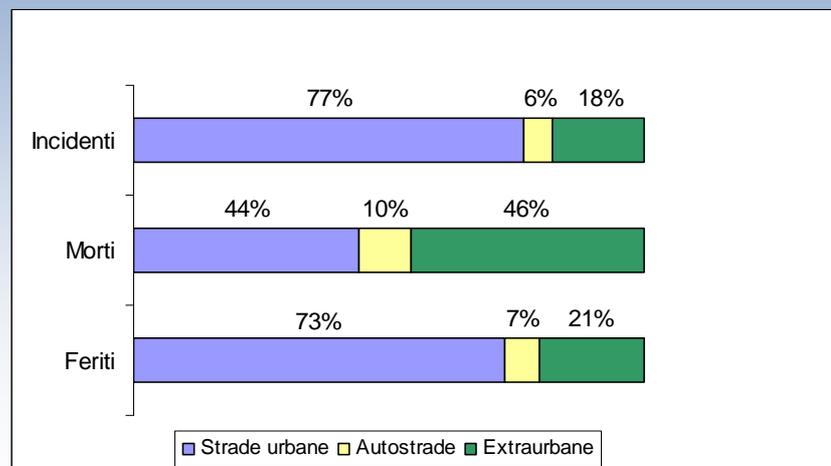


## Domande e risposte

- Qual'è la situazione delle strade italiane rispetto a quelle degli altri paesi in Europa?



## L'ESTREMA CRITICITA' DELLE AREE URBANE





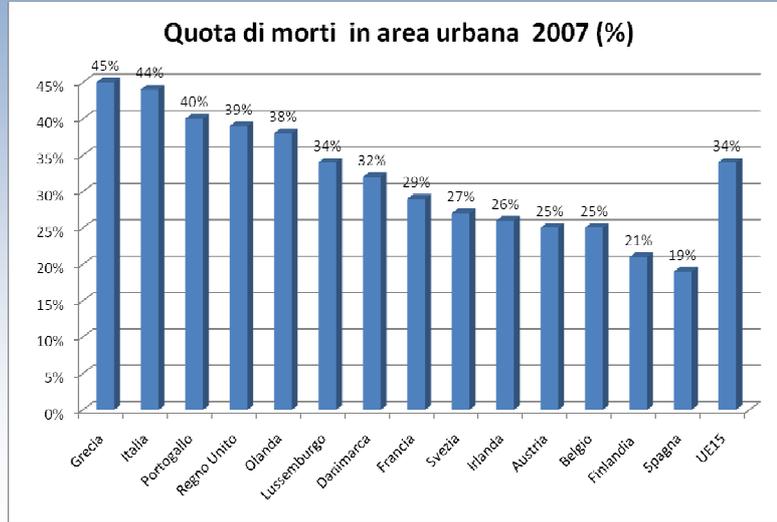
CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Un dato che ci discosta dall'Europa



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 17



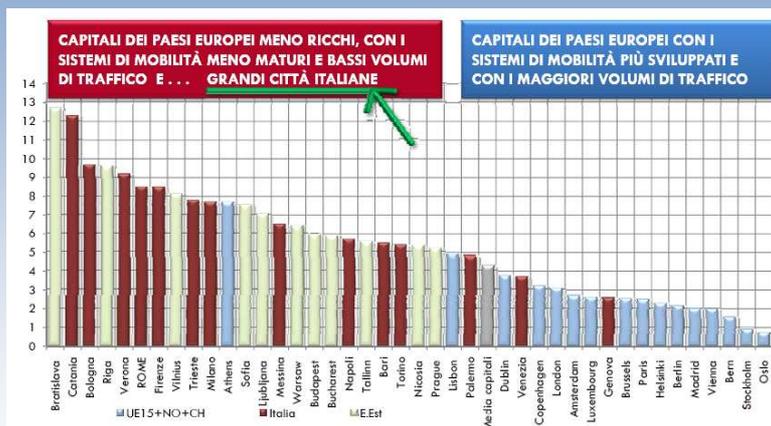
CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Più grave nelle grandi aree urbane



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 18



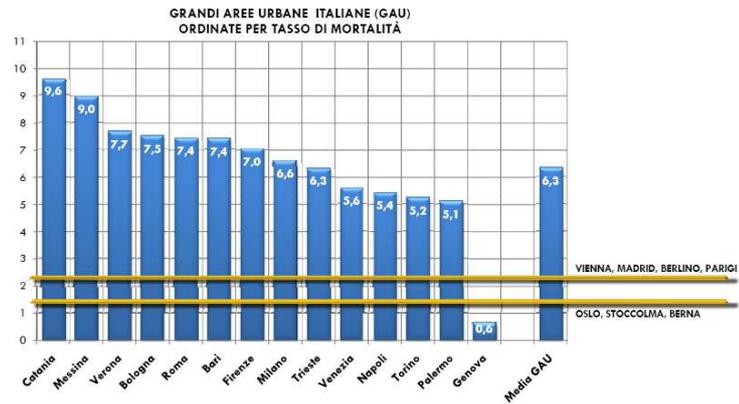
*in bici per l'ambiente*

CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Le grandi aree urbane italiane

### FOCUS SULLE GRANDI CITTÀ ITALIANE. 2007



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



*in bici per l'ambiente*

CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Domande e risposte

- Che rilevanza ha l'incidentalità dell'utenza debole nell'ambito della messa in sicurezza delle città?

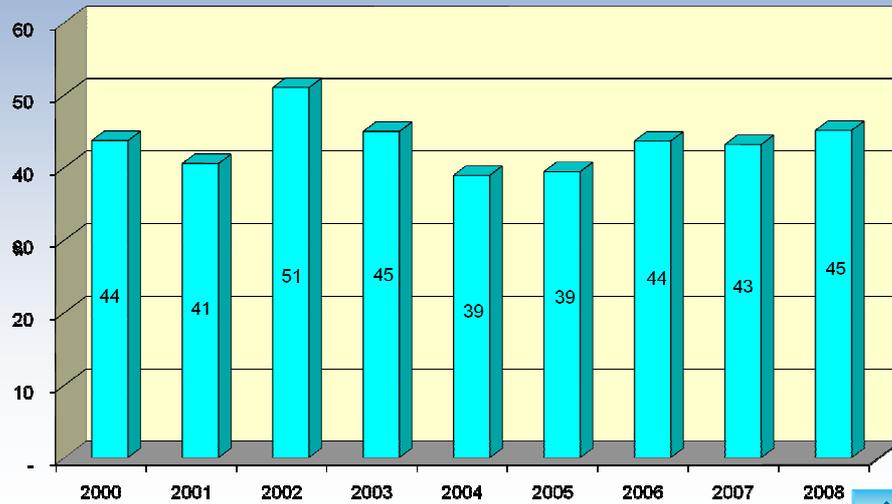


Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



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

Percentuale morti utenza debole su totale in ambito urbano



## Domande e risposte

- Alle attuali condizioni è conveniente andare in bici dal punto di vista dell'incolumità individuale?





## Effetti su sicurezza e salute

- “La salute dei singoli ciclisti aumenta con la diminuzione della guida di autoveicoli. I vantaggi del ciclismo sono stati confrontati con i rischi per la salute, come ad esempio l'ingestione di polveri fini e di incidenti stradali.
- La stima è stata elaborata calcolando gli effetti sulla salute sostituendo brevi spostamenti dall'auto alla bici.
- Si è calcolato che il guadagno in speranza di vita è da 3 a 14 mesi, mentre da 1 a 40 giorni sono persi a causa dell'esposizione alle polveri sottili e 5-9 giorni sono persi a causa di incidenti stradali mortali.
- I vantaggi per la società (Servizio Sanitario Nazionale) sono inoltre ancora superiori a quelli dei singoli ciclisti singoli” Jeroen de Hartog e Gerard Hoek, IRAS, NL
- Altri studi indicano che il rapporto tra giorni di vita guadagnati e persi è pari a 20:1



## Domande e risposte

- Quali sono gli interventi più efficaci per aumentare la sicurezza dei ciclisti?



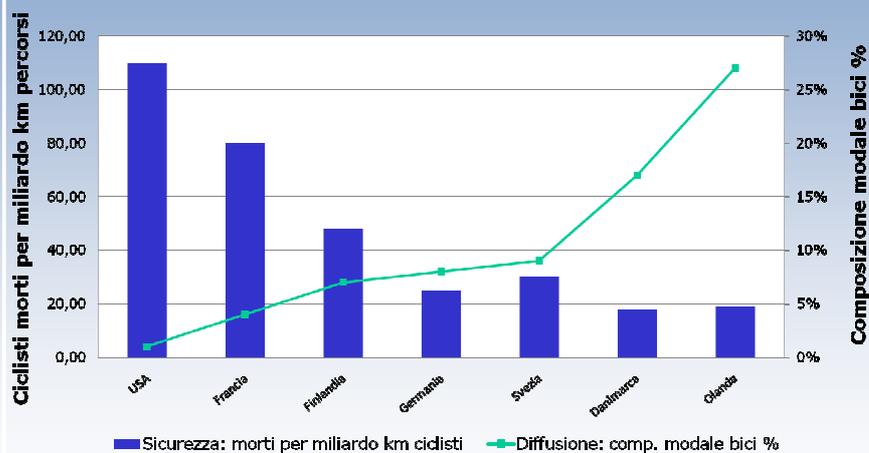


## SICUREZZA: FATTORE N. 1

- 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%.



## Per i ciclisti





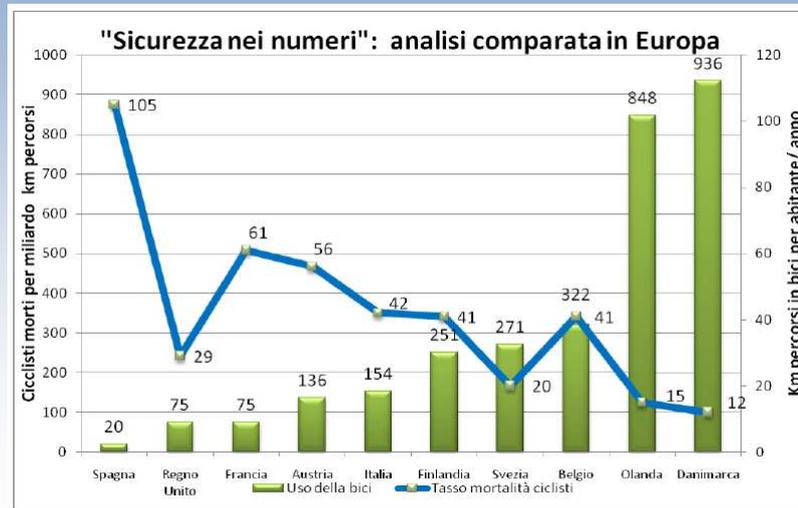
CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Controprova



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 27



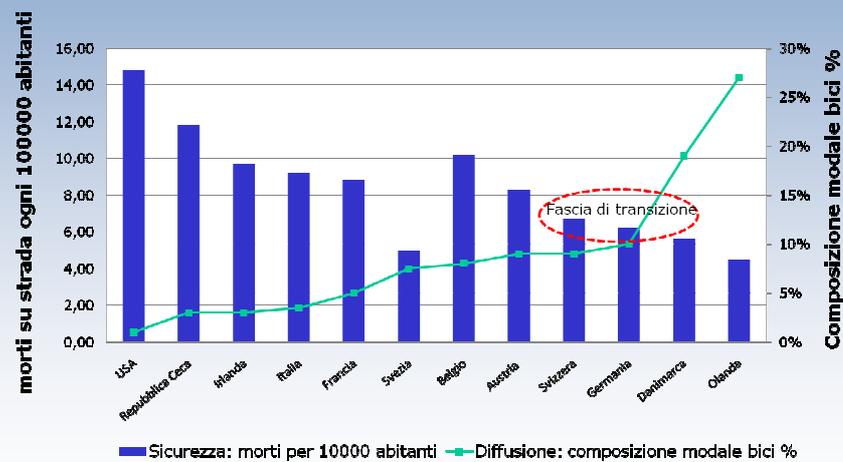
CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Ma anche per gli altri (dati 2006)



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 28



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010



CHILOMETRI PERCORSI IN BICICLETTA NELL'UNIONE: 70 MILIARDI ALL'ANNO

	Belgio	Danimarca	Germania	Grecia	Spagna	Francia	Irlanda	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi	Austria	Portogallo	Finlandia	Svezia	Regno Unito
Vendite 1996	425 000	415 000	4 600 000	240 000	610 000	2 257 000	120 000	1 550 000	20 000	1 358 000	630 000	380 000	250 000	420 000	2 100 000
Parco biciclette	5 000 000	5 000 000	72 000 000	2 000 000	9 000 000	21 000 000	1 000 000	25 000 000	178 000	16 000 000	3 000 000	2 500 000	3 000 000	4 000 000	17 000 000
Biciclette/1000 abit.	495	980	900	200	231	367	250	440	430	727	381	253	596	463	294
Usi della bicicletta secondo l'indagine Eurobarometro del 1991 (soltanto persone di più di 15 anni) - Austria, Finlandia e Svezia: non membri nel 1991															
Ciclisti regolari almeno 1-2 volte la settimana	28,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	8,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,8%	-	2,6%	-	-	13,6%
Ciclisti occasionali 1-3 volte al mese	7%	8%	10,9%	1,8%	3,9%	6,3%	4%	6,8%	9,7%	7,2%	-	2,8%	-	-	0,8%
Totale dei ciclisti che circola almeno 1-3 volte al mese	2 947 000	2 489 000	29 585 000	779 000	2 613 000	6 584 000	553 000	9 900 000	44 000	9 031 000	-	430 000	-	-	6 727 000
Usi della bicicletta espresso in chilometri (1995, tutta la popolazione, compresi i minori di 15 anni)															
Km per abitante e per anno	327	958	300	91	24	87	228	168	40	109	154	35	282	300	81

Fonte: Eurobarometro 1991 (MTP); Transport demand of modes not covered by international statistics, ECF/MTP 1997.

Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

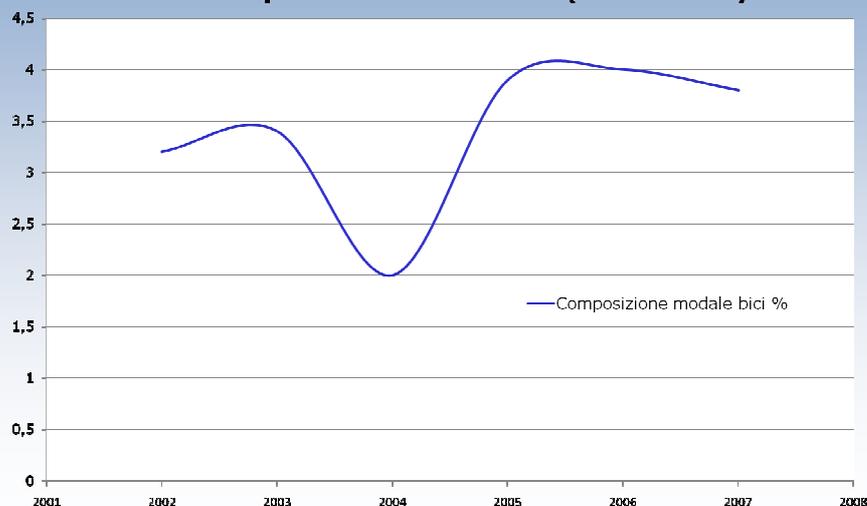


CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

# Attualmente questa è la situazione italiana per la mobilità ciclistica

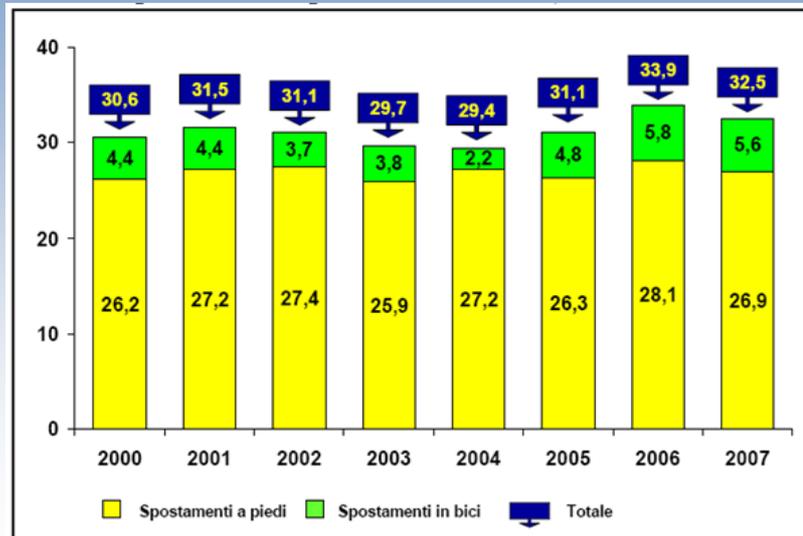
Andamento composizione modale bici % (fonte ISFORT)



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



## E quella nei centri urbani



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



## Il percorso in salita dell'Italia



4%

15%



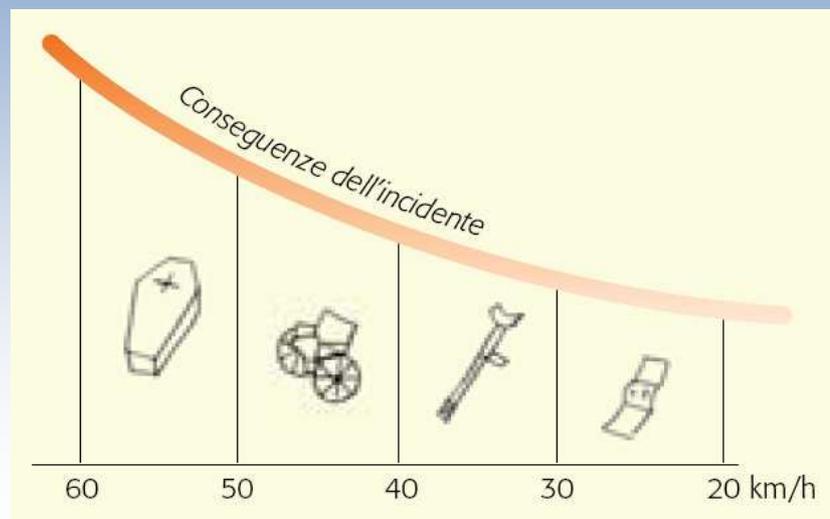


## SICUREZZA: FATTORE N. 2

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



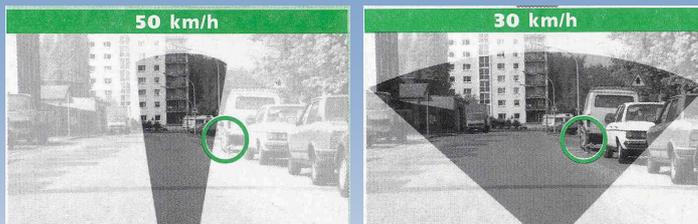
## Le conseguenze cambiano rapidamente all'aumentare della velocità d'impatto



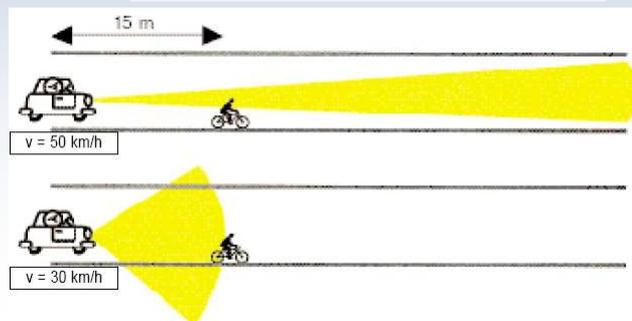


## Di conseguenza

- Le **zone 30** devono essere la regola e non l'eccezione; prioritarie anche rispetto alle piste ciclabili.
- garantire il **non superamento dei 50 km/h in città**, che è un obbligo, è scritto nel codice della strada, ma è un obbligo che nessuno rispetta! Naturalmente solo sulle direttrici di attraversamento che, anche queste, dovrebbero essere l'eccezione e non la norma per il traffico cittadino



Velocità iniziale	Distanza di frenatura	Velocità d'urto	Rischio di decesso	Urto = caduta di...
30 km/h	13,5 m	–	–	–
40 km/h	20 m	31 km/h	10%	3,6 m
50 km/h	28 m	50 km/h	80%	10,0 m





## UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO URBANO

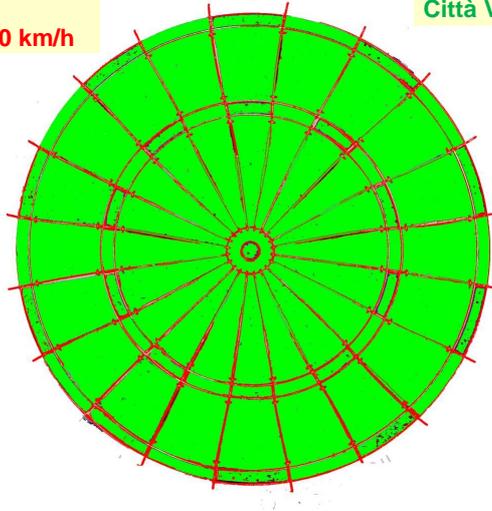
- In vista dell'Expo, a Milano, è stato proposto il modello dei **raggi verdi** (ancora di futura realizzazione).
- Noi proponiamo un nuovo modello, che potremmo definire **Bull's Eye**



## Modello di città ideale

**Raggi Rossi =  
Scorrimento a 50 km/h**

**Città Verde = Zone 30**





## Domande e risposte

- Quali sono gli incidenti tipici ai ciclisti?



Edoardo Galatola – Mobilità e sicurezza - 39



## LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI

- L'80% degli incidenti avviene in area urbana
- In città il 65% degli incidenti si verifica in corrispondenza delle intersezioni e il 35% su tratte stradali.
- In ambito extraurbano è vero il contrario: il 60% si verifica in strada ed il 40% nelle intersezioni
- Nelle zone 30 il numero degli incidenti gravi è irrilevante





CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

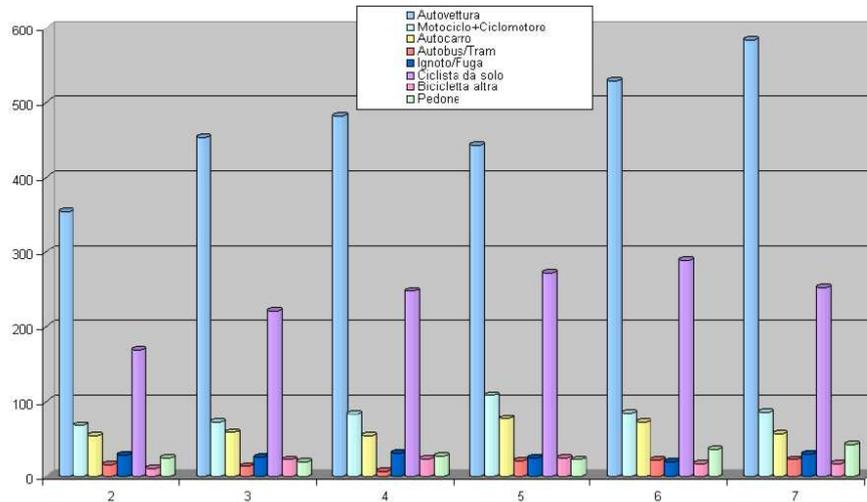
Lodi 27  
Novembre  
2010

- Più del 50 % degli incidenti con un ciclista infortunato avviene contro un'autovettura



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

AltroVeicolo Coinvolto



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 41



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

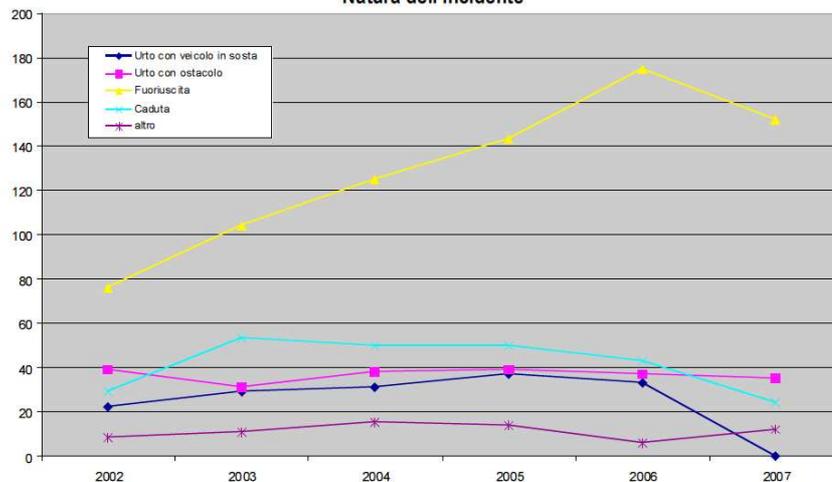
Lodi 27  
Novembre  
2010

- 25% degli incidenti avviene al ciclista isolato



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

Ciclisti soli  
Natura dell'incidente



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 42



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

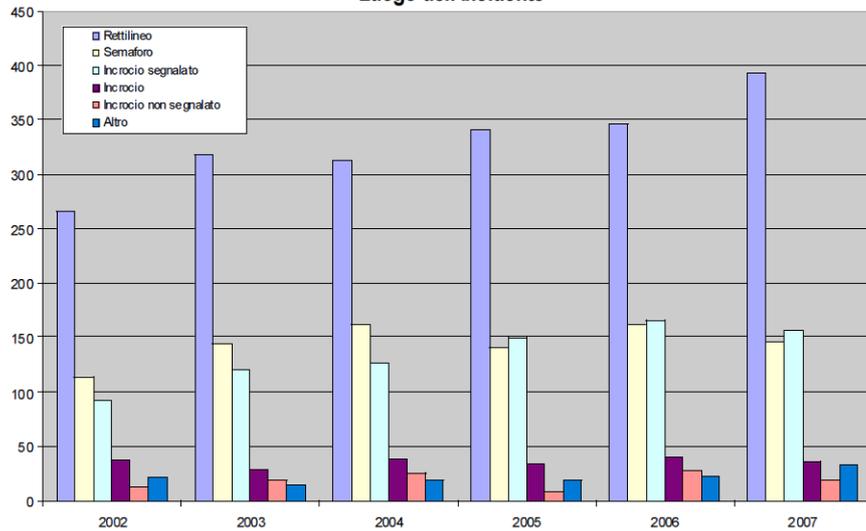
Lodi 27  
Novembre  
2010



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

• **Luogo dell'incidente**

**Ciclisti e altri**  
**Luogo dell'incidente**



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 43



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

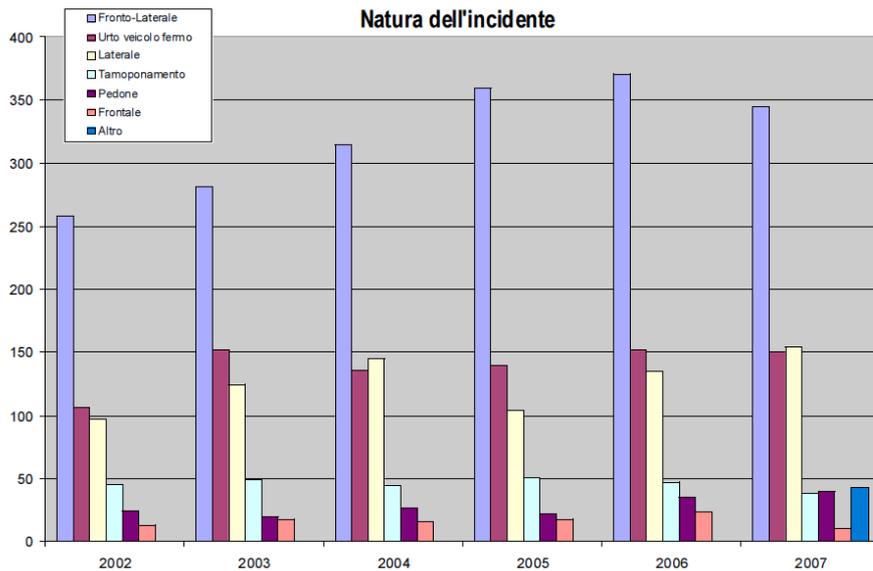
Lodi 27  
Novembre  
2010



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

• **La maggior parte è di tipo fronto-laterale**

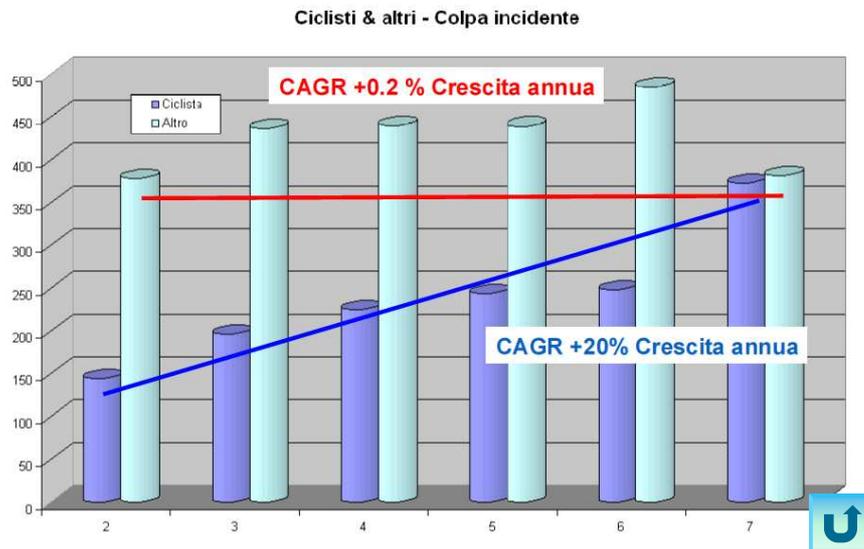
**Ciclisti e altri**  
**Natura dell'incidente**



Edoardo Galatola - Mobilità e sicurezza - 44



- Più dubbio è il fronte responsabilità



## Domande e risposte

- Cosa dice la Comunità Europea?





CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE E AL COMITATO DELLE REGIONI

### Verso uno spazio europeo di sicurezza stradale: gli orientamenti strategici in materia di sicurezza stradale 2011-2020

vedi [il documento](#)



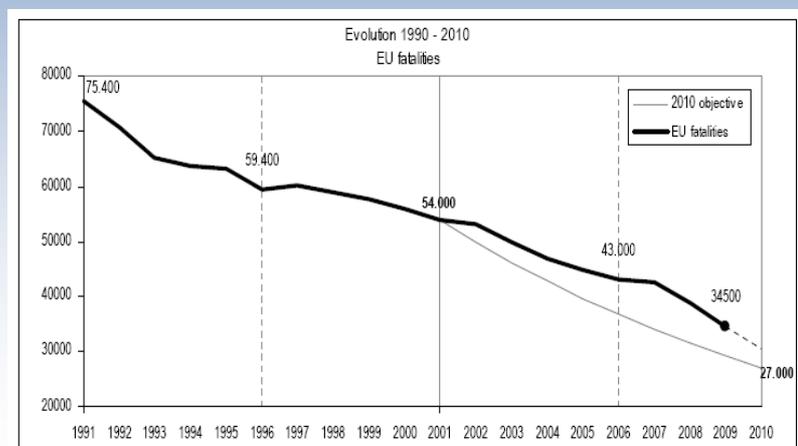
Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## VALUTAZIONE EX-POST DEL TERZO PROGRAMMA D'AZIONE EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



## PRINCIPI DEL 4° PROGRAMMA

- Ricerca di più elevati standard di sicurezza stradale in Europa
- Approccio integrato alla sicurezza stradale
- Sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivisa



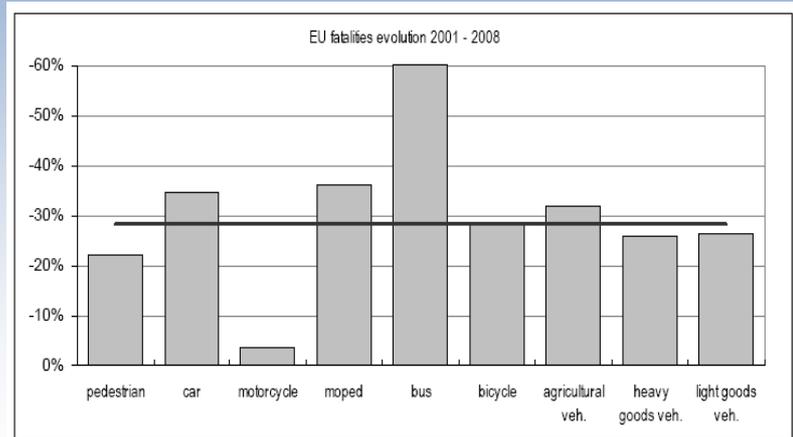
## OBIETTIVI STRATEGICI

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 deboli (vulnerabili) della strada**





## Obiettivo n ° 7: proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada



## Obiettivo n ° 7: proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada

### DUE RUOTE A MOTORE (PTWS)

1. Migliorare la **consapevolezza** della presenza dei motociclisti da parte degli altri utenti della strada.
2. Incentivare la ricerca e gli sviluppi tecnici volti ad aumentare la **sicurezza dei motociclisti** e ridurre le conseguenze degli incidenti, come gli standard per i dispositivi di protezione, airbag, l'impiego di applicazioni ITS (ad esempio eCall) e l'installazione progressiva di sistemi avanzati di frenata. La Commissione proporrà di estendere alle moto la legislazione comunitaria in vigore relativa al controllo tecnico dei veicoli. Infine, sono in corso sforzi per **adattare meglio le infrastrutture stradali alle moto** (ad esempio, guardrail più sicuri)
3. Incoraggiare gli Stati membri a concentrare gli interventi sul codice su: **velocità**, controllo del **tasso etilico**, uso del casco, controlli anti manomissione e guida senza patente.





## Obiettivo n ° 7: proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada

### PEDONI E CICLISTI

- Nel 2008, ciclisti e pedoni hanno rappresentato il 27% delle vittime della strada (ed il **47% nelle aree urbane**). Per molti potenziali ciclisti la sicurezza stradale, reale o percepita, rimane un ostacolo determinante. I governi nazionali e locali sono sempre più coinvolti nella promozione di ciclabilità e pedonalità, e quindi maggiore attenzione dovrà essere prestata ai temi della sicurezza stradale.
- Dal 2003, la legislazione comunitaria si è interessata per ridurre i **rischi di ferimento** (strutture di assorbimento energia per urti frontali con auto, avanzati sistemi di frenatura, specchi per prevenire gli angoli ciechi, ecc.) Ulteriori riduzioni dovranno essere esaminate (ad esempio **migliore visibilità**, gestione della **velocità**, **infrastrutture** adeguate per il trasporto non motorizzato, **separazione** dei percorsi pericolosi per il traffico misto, ecc). Poiché il problema è legato principalmente alla gestione urbana, la maggior parte delle azioni dovrà essere effettuata a livello locale, in conformità della (Piano d'azione sulla Mobilità urbana). Dato il **notevole beneficio** dell'uso della bicicletta per l'ambiente, il clima, la congestione del traffico e la salute pubblica, occorre verificare se non si possa fare ancora di più in questo settore. del tasso etilico, uso del casco e guida senza patente.



## Obiettivo n ° 7: proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada

### PERSONE ANZIANE E PERSONE CON DISABILITÀ

- Le persone anziane rappresentano il 20% dei morti sulla strada (40% come pedoni) nel 2008. L'invecchiamento della popolazione sta mettendo l'accento sulla necessità urgente di valutare la vulnerabilità delle persone anziane nel traffico. Inoltre, le persone con disabilità hanno un rischio significativo. La conoscenza è ancora molto limitata in questo settore e azioni mirate di ricerca sono necessarie, come anche la revisione dei criteri medici per la valutazione dell'idoneità alla guida.





CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## AZIONI

La Commissione farà proposte adeguate al fine di:

1. Monitorare e sviluppare ulteriori standard tecnici per la protezione degli utenti vulnerabili della strada.
2. Aumentare le ispezioni per le due ruote a motore.
3. **Aumentare la sicurezza dei ciclisti e altri utenti della strada vulnerabili, ad esempio favorendo la realizzazione di adeguate infrastrutture.**



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## ORIENTAMENTI

Migliorare l'impegno di tutte le parti interessate attraverso una più intensa governance:

- **Priorità** per l'attuazione del corpus normativo comunitario in materia di sicurezza stradale
- Istituire un quadro di cooperazione aperto fra gli Stati membri e la Commissione
- **Migliorare il monitoraggio attraverso la raccolta e analisi dei dati**
- **Aumentare la comprensione degli incidenti e dei rischi**



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta





## Domande e risposte

- Cosa fare per raggiungere gli obiettivi?



Edoardo Galatola – Mobilità e sicurezza - 57



## VADEMECUM DELL'AMMINISTRATORE LOCALE

- ☀ Individuare gli obiettivi
- ☀ Misurare i risultati
- ☀ Pianificare le azioni
- ☀ Investire in comunicazione
- ☀ Intraprendere azioni decise
- ☀ Individuare le risorse
- ☀ Investire in infrastrutture





CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Individuare gli obiettivi

- Dimezzare il numero dei morti anche tra gli utenti deboli entro il 2020
- Fare in modo che almeno uno spostamento su due in città avvenga senza utilizzo della motorizzazione privata
- Definire un obiettivo di composizione modale per la mobilità ciclistica e perseguirlo



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Città aderenti alla carta di Bruxelles



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta





## Misurare i risultati

- Istituire e coordinare un **Osservatorio sui dati dell'incidentalità** (stradale in generale e ciclistica in particolare) che fornisca dati chiari non solo sulle statistiche ma anche sulle cause. (vedi O.U.D.)
- Raccogliere e censire i **dati sulla mobilità** (composizione modale)
- Aggiornare le politiche in funzione dei dati raccolti



## Pianificare le azioni

- Dotarsi di un **Piano della sicurezza locale** in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza, le azioni teoricamente ed effettivamente perseguibili
- Dotarsi di **Piani della mobilità ciclistica**, sia provinciali che comunali e integrarli nei Piani del traffico.
- Concordare annualmente le azioni prioritarie in funzione dei dati raccolti e delle risorse e verificarle con un garante





## Investire in comunicazione

- La maggioranza della popolazione è favorevole alle sistemazioni ciclabili
- Gran parte del successo e dell'accettabilità di una politica innovatrice degli spostamenti dipende dalla strategia di comunicazione (Graz).
- Occorre contrastare il monopolio della pubblicità pro auto
- Pianificare e preannunciare campagne di controllo e dissuasione
- Investire nella comunicazione nelle scuole



## Intraprendere azioni decise

- Non è possibile salvare sempre capre e cavoli (si scontentano tutti)
- Ci sarà sempre una parte che farà opposizione al cambiamento, salvo poi verificare la bontà delle scelte (vedi auto in piazza)
- Non possiamo permetterci più delle non scelte
- Un falso buonismo (es. su infrazioni per velocità o strisce pedonali) è deleterio
- La vivibilità dei centri urbani è un bisogno primario





## Individuare le risorse

- Il trasporto pubblico non risponde a logiche di mercato
- Il trasporto privato è una tassa per la collettività e quindi è a sua volta tassabile
- Occorre attingere a finanziamenti regionali/nazionali/comunitari



## Investire in infrastrutture

- Estendere le zone 30 (norma e non eccezione)
- Sagomare le strade per renderne automatico il rispetto
- Ridurre le carreggiate in ambito urbano
- Prevedere facilities per ciclisti (parcheggi, manutenzione, intermodalità, security)
- Collegare le ciclabili in extraurbano
- Disincentivare i parcheggi in centro





CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Domande e risposte

- Quali proposte per le associazioni locali?



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

Edoardo Galatola – Mobilità e sicurezza - 67



CONFERENZA  
PRESIDENTI  
FIAB 2010

Lodi 27  
Novembre  
2010

## Grazie per l'attenzione

### **Fiab**

Federazione Italiana Amici della Bicletta

via Borsieri, 4/E

20159 Milano

tel e fax 02-69.31.16.24

[www.fiab-onlus](http://www.fiab-onlus)

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

Edoardo Galatola

<http://sicurezza.cicodi.it>

[galatola@cicodi.it](mailto:galatola@cicodi.it)



Federazione  
Italiana  
Amici della  
Bicicletta

Edoardo Galatola – Mobilità e sicurezza - 68