

AUDIZIONE FIAB IN SENATO ALLA 8° COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI IN MERITO ALL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1638 (DELEGA RIFORMA CODICE DELLA STRADA)

In data 21 luglio 2015 siamo stati convocati in audizione al Senato per presentare le nostre osservazioni e contributi all'esame del Disegno di Legge n. 1638 (delega riforma codice della strada).

In rappresentanza di FIAB eravamo presenti: Edoardo Galatola (Responsabile sicurezza e ufficio legislativo), Enrico Chiarini (Membro CN e responsabile area tecnica), Valerio Montieri (Gruppo tecnico Fiab).

In merito avevamo fatto richiesta a Novembre scorso, prima di un periodo di pausa dei lavori da parte del Senato (il testo era stato approvato alla Camera dei deputati il 9 ottobre 2014, in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati VELO, META, MAURI, AMODDIO, CARDINALE, CIMBRO, D'INCECCO, ERMINI, FIANO, MARANTELLI e PORTA e del disegno di legge presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti LUPI).

Nella ripresa dei lavori di esame del provvedimento nella giornata odierna erano previste audizioni, oltre alla nostra, di Associazione familiari vittime della strada, Confetra, Fondazione ANIA e Unasca.

Erano presenti in Aula: Altero Matteoli, FI, Presidente 8° commissione; Marco Scibona, M5S, segretario; Massimo Cervellini, Misto SEL, Vicepresidente; Daniele Borioli, PD, co-relatore Disegno di Legge n. 1638; Vincenzo Gibiino, FI, co-relatore; Maurizio Rossi, Misto, Liguria civica.

Nel corso della sessione abbiamo depositato:

- un documento dal titolo: 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)
- la presentazione powerpoint corrispondente
- copia del Quaderno n. 8 Gallimbeni su Sicurezza e Mobilità dell'utenza non motorizzata

Il nostro intervento, è partito da un'analisi del contesto in cui ha evidenziato l'importanza di affrontare i temi della sicurezza stradale per l'utenza vulnerabile ed in particolare per quella non motorizzata e per gli ambiti urbani.

Siamo quindi passati ad inquadrare il Disegno di Legge in esame di cui condividiamo spirito e impostazione, discostandosi significativamente da precedenti impostazioni molto meno attente alle esigenze di sviluppo della mobilità sostenibile.

Abbiamo quindi definito i capisaldi che riteniamo imprescindibili in una riforma del Codice.

Il primo intervento in ordine di efficacia può sembrare paradossale, ma parte da dati di fatto ed è verificabile ed è aumentare 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

L'altro punto cardine 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. A tal proposito abbiamo fornito evidenze tecniche che sono state condivise.

Siamo quindi passati ad analizzare le proposte ed osservazioni relative ai diversi punti dell'articolato del Disegno di Legge delega sulla riforma del Codice della strada:

- Condivisione degli spazi
- Riorganizzazione del traffico urbano
- Rendere le Z30 lo standard di progettazione urbano, con l'eccezione delle strade di scorrimento e non viceversa,
- Introdurre una suddivisione funzionale delle strade introdurre il controsenso ciclabile
- Ricognizione dell'incidentalità in ambito extraurbano
- Regolamentare separatamente il ciclismo amatoriale e professionistico
- Monitorare l'incidentalità dell'utenza vulnerabile
- Monitorare la composizione modale
- Istituire una segnaletica dedicata ai ciclisti
- Istituire una rete ciclabile nazionale (partendo da Bicitalia)
- Promozione della mobilità ciclistica e pedonale

- Costituzione di un dipartimento nazionale per la mobilità ciclistica con funzioni di coordinamento e indirizzo.
- Promozione del TPL
- Campagna pubblicitaria nazionale su mobilità non motorizzata
- Dispositivi di registrazione dati, tra cui tecniche ISA
- Dispositivi Blind Spot
- Aggiornamento D.M. 557/99
- Attraversamenti pedonali e ciclabili
- Sburocratizzazione dell'uso di bici fuori standard
- Prevedere una norma per le bici elettriche
- Analizzare i furti di biciclette
- Introdurre l'infortunio in itinere

Abbiamo ricordato che alcune delle proposte sono scaturite da una congiunta analisi delle federazioni europee con le quali abbiamo discusso e proposto una serie di linee d'azione.

L'intervento ha suscitato vivo interesse; sono stati apprezzati sia la documentazione fornita che il merito delle proposte. Sono infatti partite una serie di domande tra cui è possibile sintetizzare un approfondimento sulle bici elettriche, sulle segnalazioni semaforiche, sul problema della viabilità/incidentalità delle grandi città, sulla raccolta dei dati e su altri aspetti che hanno allungato in modo lusinghiero il tempo a nostra disposizione.

Infine ci è stata fatta una esplicita richiesta di dettagliare le proposte in un modo articolato da poter essere direttamente discusso e introdotto nel testo di legge in discussione.

I due relatori del provvedimento hanno richiesto in merito una nostra interlocuzione diretta.

Edoardo Galatola



Aderente a:

