

## **Notizie dal Parlamento**

### **Camera. Proposta una norma sui sorpassi alle bici**

Diversamente da quanto accade in numerose città europee che da tempo hanno puntato sullo sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti dei loro cittadini, in Italia la cultura della bicicletta non è ancora molto evoluta, rimanendo ancora l'automobile la scelta automatica della modalità di viaggio, sia che il viaggio avvenga per lavoro (o per studio), per fare shopping o per accedere ad attività ricreative. Si apre con questa premessa la relazione alla proposta di legge in materia di sorpasso dei ciclisti, presentata da Mario Cavallaro del Pd e assegnata l'11 luglio all'esame della commissione Trasporti. Lo sviluppo della mobilità ciclistica non si determina, spiega il promotore dell'iniziativa, perché risultano ancora deficitarie le politiche o le dotazioni infrastrutturali favorevoli all'uso della bicicletta ed anche perché sono carenti le misure e i livelli di sicurezza previsti dalla normativa vigente a tutela di questo comparto di mobilità. La proposta di legge avanzata individua una possibile soluzione al problema dell'alta incidentalità dei velocipedi attraverso una modifica al codice della strada nella parte in cui regola il sorpasso. La norma è "presa in prestito" dal Code de la rue francese, che a sua volta l'ha mutuata dalle disposizioni vigenti in Belgio, e prevede che la distanza minima di sicurezza per sorpassare un velocipede sia di un metro nei centri abitati e di un metro e mezzo fuori dei centri abitati. La soluzione proposta si basa sulla convinzione che dove non è possibile separare, facendo ad esempio ricorso alle piste ciclabili, occorre garantire la compatibilità a flussi diversi per caratteristiche, occupazione dello spazio, velocità e peso. La compatibilità tra mezzi diversi si ottiene riducendo la differenza di velocità degli stessi in fase di affiancamento e di sorpasso: per questo una tecnica di auto protezione spesso utilizzata dai ciclisti è quella di non rasentare il ciglio della strada, come prevede il citato codice della strada, ma di impegnare maggiormente la carreggiata, salvo lasciare il passo una volta che il veicolo sorraggiungente abbia rallentato.

#### **Di seguito il link al testo della proposta di legge:**

[http://www.camera.it/Camera/view/doc\\_viewer\\_full?url=http%3A//www.camera.it/\\_dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0050060.pdf&back\\_to=http%3A//www.camera.it/126%3FPDL%3D4397%26leg%3D16%26tab%3D2](http://www.camera.it/Camera/view/doc_viewer_full?url=http%3A//www.camera.it/_dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0050060.pdf&back_to=http%3A//www.camera.it/126%3FPDL%3D4397%26leg%3D16%26tab%3D2)

### **Camera. Per le bici proposta la circolazione contromano**

Favorire la mobilità ciclistica, consentendo agli utenti la circolazione contromano qualora le condizioni di sicurezza lo consentano. Questo il contenuto della proposta di legge a firma Giuseppe Francesco Maria Marinello del Pdl, assegnata l'11 luglio all'esame della commissione Trasporti. Una disposizione analoga è stata adottata in via sperimentale in Francia nel 2010, riconoscendo una richiesta da tempo avanzata dagli amanti delle due ruote francesi: quella della circolazione contromano, anche nelle vie cittadine. Il Centro studi sulle reti, il trasporto e l'urbanistica, che dipende dal governo francese, ha pubblicato nel 2008 una ricerca sui rischi di tale disciplina. Nel corso di cinque anni non vi è stato alcun incidente che abbia coinvolto un ciclista in una delle 25 strade interessate dalla sperimentazione. Il governo francese ha quindi consentito di utilizzare la nuova norma a discrezione dei dipartimenti territoriali dello Stato. Secondo Marinello la maggiore densità della circolazione in Italia non consente forse una normativa così ampia. Pertanto i promotori si sono limitati a proporre di consentire la circolazione ciclistica contromano lungo il margine della strada se esso è presente e sufficientemente ampio e salvo che non vi sia espresso divieto. Per favorire ulteriormente questo tipo di mobilità si è inoltre precisato che l'uso della bicicletta è sempre ammesso nelle aree pedonali e nei parchi cittadini, a velocità moderata ed avendo cura dell'incolumità degli altri utenti, salvo espresso, motivato divieto, anche temporaneo,

delle autorità. La seconda disposizione proposta riguarda invece i pedoni. La norma proposta prevede, tramite una modifica all'articolo 190 del codice della strada, che la circolazione notturna dei pedoni sulle strade extra-urbane debba essere messa in sicurezza mediante l'uso dei giubbotti retroriflettenti. La terza disposizione, sempre inserita nel medesimo articolo 190 del codice della strada, riguarda gli sportivi, i podisti e i corridori. La norma proposta, che li equipara ai pedoni, prevede quattro regole fondamentali: circolazione contromano; circolazione in colonna nelle ore notturne; uso del giubbotto retroriflettente; possibilità di utilizzare le piste ciclabili.

**Di seguito il link al testo della proposta di legge:**

[http://www.camera.it/Camera/view/doc\\_viewer\\_full?url=http%3A//www.camera.it/dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0050160.pdf&back\\_to=http%3A//www.camera.it/126%3FPDL%3D4440%26leg%3D16%26tab%3D2](http://www.camera.it/Camera/view/doc_viewer_full?url=http%3A//www.camera.it/dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0050160.pdf&back_to=http%3A//www.camera.it/126%3FPDL%3D4440%26leg%3D16%26tab%3D2)

**Camera. Bike sharing, sollecitate misure per la sua diffusione**

Quali iniziative di competenza i ministri intendono adottare al fine di incrementare e diffondere l'utilizzo del bike-sharing nelle maggiori aree metropolitane italiane? Questo il quesito posto nell'interrogazione presentata il 6 luglio da Giorgio Jannone del Pdl e rivolta al ministro dell'Ambiente Stefania Prestigiacomo. Da qualche tempo – spiega il deputato - si è iniziato a parlare di una vera e propria “bicirivoluzione”. Secondo i dati diffusi da Legambiente, in Italia ci sarebbero infatti circa 30 milioni di biciclette; in termini assoluti ci si troverebbe al sesto posto di una classifica mondiale ideale, dopo Cina (450 milioni), Usa (100 milioni), Giappone (75 milioni), Germania e India (63 milioni), anche se in giro per le nostre strade questa invasione di due ruote stenta un po' a farsi notare, soprattutto se il confronto si estende con i principali Paesi dell'Europa. Il parlamentare snocciola poi dati interessanti sul bike sharing, il servizio di noleggio (letteralmente “condivisione della bicicletta”) che rappresenta uno dei principali strumenti di mobilità sostenibile attraverso cui le amministrazioni pubbliche intendono favorire l'abbandono dell'automobile. Ormai attivo in 150 comuni italiani, secondo le stime nel corso del 2011 dovrebbe raggiungere i 200 mila utenti; in tal senso, le 6 mila bici disponibili in Italia sono tuttavia ancora poche, ma è basso soprattutto l'apporto che possono fornire a una migliore mobilità urbana. A Parigi e Lione, per esempio, il rapporto mezzi di bike sharing/abitanti è rispettivamente di uno a 100 e di uno a 160, a fronte dell'uno a mille nelle nostre tre città maggiormente attrezzate in questo senso (Milano, Modena e Cuneo). Di qui la richiesta di un maggiore investimento in quest'ambito.

**Di seguito il testo dell'interrogazione:**

*AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE*

*Interrogazione a risposta scritta:*

JANNONE. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dello sviluppo economico.* - Per sapere - premesso che: da qualche tempo si è iniziato a parlare di una vera e propria «bicirivoluzione». Secondo i dati diffusi da Legambiente, in Italia ci sarebbero infatti circa 30 milioni di biciclette; in termini assoluti ci si troverebbe al sesto posto di una classifica mondiale ideale, dopo Cina (450 milioni), Usa (100

milioni), Giappone (75 milioni), Germania e India (63 milioni), anche se in giro per le nostre strade questa invasione di due ruote stenta un po' a farsi notare, soprattutto se il confronto si estende con i principali Paesi dell'Europa. Rimane comunque il fatto che nelle città della nostra Penisola l'uso della bicicletta risulta più che triplicato negli ultimi dieci anni. Nel 2001 i cittadini che la sceglievano come mezzo di trasporto urbano rappresentavano infatti appena il 2,9 per cento della popolazione adulta (Istat), mentre oggi la percentuale ha ormai raggiunto il 9 per cento (in numeri assoluti circa 5 milioni di persone), risultando però ancora ferma al 3,3 per cento se ci si ferma a considerare il tragitto casa-lavoro e al 3,8 per cento se si considera la popolazione ciclistica in generale. Numeri alla mano - quelli messi a disposizione dal recente sondaggio «Gli italiani e l'uso della bicicletta», realizzato da Legambiente e Irp Marketing - il quadro degli utenti della strada a pedali appare alquanto composito e disomogeneo, soprattutto per quanto riguarda la distribuzione per sesso e aree geografiche. Se il 75 per cento degli intervistati dichiara infatti di utilizzare la bici solo in rare occasioni oppure mai, la ricerca mostra come gli utilizzatori abituali siano radicati soprattutto al Nord (18 per cento), mentre solo l'1 per cento risiede nel Mezzogiorno o nelle Isole; al Centro la loro percentuale è prossima allo zero, mentre sale al 23 per cento quella degli occasionali. I ciclisti italiani si dividono poi in eguale percentuale tra giovani, adulti e anziani, mentre tra i *frequent biker* urbani si trovano più uomini che donne (13 per cento contro 5 per cento); un quarto della popolazione intervistata considera la bicicletta un mezzo di trasporto a tutti gli effetti e solitamente la preferisce ad altre modalità di spostamento; tra i suoi utilizzatori abituali, circa una persona su dieci ha risposto che, nei giorni feriali, si muove a pedali almeno 3 o 4 volte a settimana, mentre il 14 per cento del campione dichiara una frequentazione solo occasionale (una o due volte a settimana). Le motivazioni principali che spingono i ciclisti urbani più fedeli a scegliere le due ruote sono la possibilità, nell'ordine, di mantenersi in forma e migliorare le proprie condizioni di salute (35 per cento), di trascorrere in modo piacevole il tempo libero (25 per cento), di avvalersi di una modalità di trasporto

economica (17 per cento), di evitare ingorghi e code (16 per cento); solo il 5 per cento ritiene di offrire un contributo alla riduzione dell'inquinamento. Maggiore sicurezza, estensione dei percorsi protetti, diminuzione del traffico, riduzione della velocità delle auto, aumento delle infrastrutture dedicate e dei cicloparcheggi a prova di furto sono invece le richieste più frequenti formulate dal popolo delle due ruote. Altri interessanti spunti di riflessione arrivano invece dall'esperienza del *bike sharing*, il servizio di noleggio (letteralmente «condivisione della bicicletta») che rappresenta uno dei principali strumenti di mobilità sostenibile attraverso cui le amministrazioni pubbliche intendono favorire l'abbandono dell'automobile. Ormai attivo in 150 comuni italiani, secondo le stime nel corso del 2011 dovrebbe raggiungere i 200 mila utenti; in tal senso, le 6 mila bici disponibili in Italia sono tuttavia ancora poche, ma è basso soprattutto l'apporto che possono fornire a una migliore mobilità urbana. A Parigi e Lione, per esempio, il rapporto mezzi di *bike sharing*/abitanti è rispettivamente di uno a 100 e di uno a 160, a fronte dell'uno a mille nelle nostre tre città maggiormente attrezzate in questo senso (Milano, Modena e Cuneo); «l'affermazione del *bike sharing* a Milano dimostra che è comunque possibile cambiare la mobilità anche in Italia», dichiara Andrea Poggio, vicedirettore nazionale di Legambiente. «Ma i successi ancora più importanti raggiunti in tutta Europa ci dicono che siamo appena agli inizi. È per esempio fondamentale che le stazioni di *bike sharing* vadano ulteriormente potenziate in prossimità dei principali luoghi pubblici e strategici della città (municipio, posta, scuole, stazioni ferroviarie...) e a breve distanza tra loro (tra i 300 e i 500 metri), mentre si deve favorire anche un agevole interscambio tra il *bike sharing* e gli altri mezzi di trasporto (treno, metro, bus, auto). La ciclabilità non può essere infatti considerata una politica di trasporti di serie B, sia per attenzione politica che per investimenti necessari in termini di denaro e spazi urbani». Intanto, dopo tre anni di lavoro, il

progetto europeo Obis si è concluso con la pubblicazione del primo manuale europeo sul *bike sharing*, la cui edizione italiana sarà inviata a tutte le amministrazioni comunali; il volume conterrà le indicazioni sui 51 principali servizi studiati nel dettaglio, i loro costi di gestione e le loro principali caratteristiche, ma anche le informazioni tecniche utili a chiunque intenda far partire queste tipologie di servizio o migliorare quelle già in atto;

le città più importanti del nostro continente stanno infatti offrendo concrete possibilità a cittadini residenti e turisti di muoversi in maniera sostenibile in ambito urbano: Barcellona (che utilizza la medesima tecnologia e lo stesso operatore di Milano) ha raggiunto la cifra di 130 mila iscritti al servizio (contro gli attuali 12 mila abbonati del capoluogo lombardo), mentre Londra, ultima grande capitale in termini di tempo ad aver attivato il *bike sharing*, sta puntando tutto su questo tipo di mobilità per le prossime Olimpiadi e, nei primi due mesi, ha già potuto contare su una media di 20 mila utilizzi giornalieri. Tornando ancora nel nostro Paese, segnali positivi provengono dal *trend* di crescita che si verifica invece a livello amatoriale e agonistico, come ci conferma Renato Di Rocco, presidente della Federazione ciclistica italiana: «Negli ultimi cinque anni abbiamo lavorato molto sul superamento dei due grandi fattori di criticità legati alla nostra disciplina, cioè il fenomeno del *doping* e la sicurezza stradale; l'incremento dei nostri tesserati, che nel complesso supera le 109 mila unità, ci trasmette fiducia e ci porta a credere di essere dunque sulla strada giusta, convinzione ulteriormente testimoniata dall'aumento costante della categoria femminile e soprattutto dei giovanissimi» -:

quali iniziative di competenza i Ministri intendano adottare al fine di incrementare e diffondere l'utilizzo del *bike-sharing* nelle maggiori aree metropolitane italiane.

(4-12590)