



5/6 ottobre 2012 Reggio Emilia.
Centro Internazionale "Loris Malaguzzi"

GRUPPO DI LAVORO 1 - Normativa (Modifiche Codice della Strada e altre norme correlate)

Documento definitivo

Premessa

La bicicletta è un mezzo di trasporto che gioca il suo ruolo nella sistema della mobilità delle persone con pari dignità e con straordinari vantaggi ambientali ed economici;

La bicicletta deve pertanto poter circolare con piena sicurezza ed efficienza su tutte le strade sulle quali a norma di codice è ammessa; ne va promossa la diffusione anche perché più bici garantiscono maggiore sicurezza.

Occorre procedere ad una revisione organica del Codice e delle norme tecniche che vanno rivisti, snelliti, armonizzati e corretti per quanto concerne la mobilità ciclistica e pedonale. Nella revisione devono essere coinvolti direttamente i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da privilegiare.

Il Codice deve ispirarsi esplicitamente ai principi di mobilità sostenibile. Va ribadito sempre il principio di rispetto delle regole al fine di salvaguardare salute e sicurezza di tutti gli utenti della strada. In caso di incidente l'utenza debole va tutelata attribuendo l'onere della prova al soggetto meno vulnerabile.

Di seguito sono riportate le proposte per una revisione della normativa emerse dai lavori degli Stati Generali della Bicicletta:

Proposte di immediata attuazione

1. Limite a 30 Km/h

Il limite di velocità in ambito urbano va posto a 30 Km/h, con eccezione della viabilità principale come individuata dagli strumenti di pianificazione di settore

2. Doppio senso di circolazione per le biciclette

La circolazione in doppio senso per le biciclette nei sensi unici è sempre ammessa quando i limiti di velocità sono posti a 30 Km/h, anche in presenza della sosta sul lato sinistro della carreggiata, senza vincoli di larghezza minima, recependo quanto già sperimentato a livello locale e normato in altri paesi europei.

3. Obbligatorietà d'uso

L'uso delle piste ciclabili è 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.



Documento definitivo

4. Uso delle corsie

Il ciclista non è obbligato a stare sul bordo della carreggiata qualora sia necessario per questioni di sicurezza, in particolare può allontanarsi dal ciglio per fondo sconnesso, o dalle auto in sosta. Nel caso la geometria della strada non consenta il sorpasso delle biciclette in sicurezza, questo va vietato. Analogamente a quanto normato all'estero (es. bande ciclabili), le corsie ciclabili devono poter essere attraversate dagli altri veicoli, in particolare in corrispondenza delle intersezioni.

5. Infortunio in itinere:

Lo spostamento in bici casa-lavoro deve essere riconosciuto dall'INAIL alla pari del trasporto pubblico.

Proposte di revisione nel medio periodo

6. Moderazione del traffico:

Il CdS e la normativa relativa alla progettazione delle opere di moderazione del traffico va aggiornata prevedendo dispositivi altrove normati con relative specifiche tecniche.

7. Monitoraggio e sicurezza stradale

Devono essere redatti, attuati e verificati i Piani della sicurezza stradale urbani secondo la normativa europea.

È necessario modificare ed integrare l'attuale sistema di raccolta ed elaborazione dei dati sull'incidentalità al fine di renderli pienamente utilizzabili, significativi ed immediatamente disponibili alle Amministrazioni per le analisi relative agli eventi che in particolare coinvolgono gli utenti deboli.

8. Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)

Occorre prevedere a livello nazionale l'adozione di un Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto e per la pratica del cicloturismo.

9. Parcheggio negli spazi condominiali

Modifica della normativa vigente per superare il limite ad oggi esistente della necessità di una delibera specifica adottata dall'assemblea condominiale per poter parcheggiare la bicicletta negli spazi comuni.

10. Segnaletica ciclabile.

È necessario definire la segnaletica di direzione da utilizzare per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani attualmente non prevista dal Codice della Strada



5/6 ottobre 2012 Reggio Emilia.
Centro Internazionale "Loris Malaguzzi"

GRUPPO DI LAVORO 1 - Normativa (Modifiche Codice della Strada e altre norme correlate)

Documento definitivo

Strategie

Tutti gli interventi a favore di una mobilità sostenibile sono già sanciti dall'articolo 1 comma 2 del Codice della Strada. Le proposte precedentemente delineate rappresentano pertanto solamente alcune delle modifiche individuate come necessarie.

Si intende pertanto raccogliere un corpo organico e dettagliato di proposte al fine di procedere con una revisione effettiva del Codice della Strada e delle norme tecniche.

Una raccolta di "Proposte puntuali di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica" è stata presentata da FIAB alla IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati in data 18/04/2012 nel corso dell'indagine conoscitiva sulle proposte di Legge C. 4662 Valducci e abbinata recanti «Delega al Governo per la riforma del Codice della Strada, di cui al Decreto Legislativo 30 Aprile 1992, n. 285».

Poiché, come richiesto dalla comunità europea, l'utenza debole deve da un lato essere incentivata (e non penalizzata come avviene oggi) e dall'altro protetta, al fine di integrare i diversi segmenti della mobilità, diventa fondamentale coinvolgere nella revisione del Codice rappresentanti dell'utenza debole (non motorizzata) e del trasporto collettivo.

