

IN BICI

Prima Conferenza nazionale della Bicicletta

Milano - 9-10-11 Novembre 2007

Due ruote per il futuro

Una iniziativa di

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Provincia di Milano

Intervento di Antonio BERTINOTTI

Responsabile della Commissione Nazionale Direttore di Corsa e Direttori di
Organizzazione

Gentili signore, gentili signori buongiorno

in apertura del mio intervento, incentrato sul tema “Codice della strada e i ciclisti, le criticità”, permettetemi di esprimere il mio più vivo apprezzamento per questa interessantissima iniziativa; la prima conferenza nazionale della bicicletta che invita allo stesso tavolo di lavoro tutti i componenti istituzionali, sia politici, che amministrativi e sportivi, interessati allo sviluppo della mobilità ciclistica. Si tratta di un evento eccezionale che testimonia una volontà comune e una convergenza d'intenti mai registrata in passato. Sono felicissimo di questa nuova e preziosa sensibilità, sia come dirigente della Federazione Ciclistica Italiana che come utente diretto. Io stesso, nei miei quotidiani spostamenti cittadini, vivo direttamente i problemi della mobilità sulla bicicletta. Pur da una realtà piuttosto piccola come Arona, sul Lago Maggiore, posso testimoniare la scarsissima attenzione per le esigenze dei ciclisti, utenti della strada al pari dei veicoli a motore e dei pedoni.

Ringrazio dunque il Ministero dell'Ambiente e l'on. Ministro Alfonso Pecoraro Scanio, la Provincia di Milano con il presidente Filippo Penati, e tutte le autorità che offrono il proprio contributo a questa conferenza. Il progetto, le proposte e le idee che nasceranno in questa occasione, costituiranno un contributo prezioso di cui tutti noi terremo conto per tradurre al meglio le aspettative degli utenti.

Premessa

Signore e signori, il codice della strada annovera la bicicletta secondo la denominazione di velocipede; ne regola l'uso e l'esercizio tenendo conto delle sue caratteristiche. Descrive come condurre e guidare la bicicletta sulle strade, come attraversarle, come viaggiare in gruppo; un'apposita segnaletica viene posta in essere sul territorio per consentirne o meno l'utilizzo, regola il suo accesso nelle aree pubbliche, indica le zone destinate a parcheggio e così via. Tutto sembra in ordine. E lo è sul piano della legislazione in essere.

Eppure. Eppure questa estate su una pista ciclabile a Roma un ciclista è stato aggredito e rapinato da due balordi che ne hanno causato la morte dopo settimane di sofferenze. Poi a Bormio un bambino di tre anni è stato investito ed è rimasto ucciso dall'impatto con una moto. Il bimbo era in bicicletta a poche pedalate dalla mamma. A Reggio Emilia un ciclista è stato travolto da un autocarro condotto da un uomo in stato di ubriachezza. Questi tre episodi sono saliti alla ribalta della cronaca nazionale ed hanno avuto molto risalto nella pubblica opinione che ha ricevuto un messaggio preciso, legato alla mancata sicurezza nell'uso della bicicletta. Tre episodi che costituiscono solo l'accento di un fenomeno, purtroppo, assai più vasto. Le statistiche, infatti, ne testimoniano tutta la gravità; il nostro Paese si trova al secondo posto nella classifica della pericolosità stradale in Europa e al primo per numero di incidenti mortali che coinvolgono ciclisti. Ogni anno si contano centinaia di morti; si tratta di una vera e propria strage, un'emergenza civile, un problema sociale a cui dare immediata risposta.

Il rapporto di "criticità fra Codice della Strada e ciclisti" più che per l'aspetto normativo è legato essenzialmente alla sicurezza, tema trattato in tutta la sua gravità negli interventi di altri relatori. Io mi limito a trattare questo argomento secondo una visione volutamente provocatoria ma diretta a fornire una risposta ferma alla diffusa istanza di sicurezza che arriva dagli utenti della bicicletta in Italia.

Possibili interventi

Che si debba agire prima possibile mi sembra piuttosto evidente, se vogliamo arginare il tragico fenomeno dei ciclisti morti sulla strada e se vogliamo che la bicicletta divenga uno strumento sempre più utilizzato, sia per lo sport che per la mobilità quotidiana.

Io ho individuato tre aree d'intervento normativo che possono costituire la base da cui partire per attuire il fenomeno; si tratta d'interventi indirizzati:

- a disciplinare il ciclista,
- a predisporre un'ideale struttura viaria,
- a sostenere localmente l'uso della bicicletta.

Infatti gli incidenti sono spesso generati dall'indisciplina dei ciclisti stessi, oppure sono causati dalla mancanza di aree riservate; molti trovano la causa nella scarsa diffusione nazionale dell'uso della bicicletta quale ideale veicolo di locomozione e sport.

gli interventi sul ciclista

- adozione del casco protettivo obbligatorio

Quello dell'adozione obbligatoria del caschetto protettivo è un dibattito aperto da anni. Fino a poche stagioni fa anche i ciclisti professionisti non avevano l'obbligo di indossare il casco. Poi c'è stato il morto e la misura coercitiva è stata adottata con grande urgenza. Era il 1995 quando Fabio Casartelli perdeva la vita in una tappa del Tour de France. Fino al 2005 è stata facoltà individuale utilizzare il casco nelle salite e solo dal 2006 la misura è stata resa obbligatoria in ogni circostanza.

Si può obiettare sull'utilità del casco protettivo nella mobilità quotidiana. Pensando a città quali Ferrara e Padova, dove si fa un largo uso della bicicletta nel centro storico completamente chiuso al traffico, potremmo dire che il casco potrebbe costituire un freno all'utilizzo della bicicletta. In realtà qualche anno fa abbiamo vissuto lo stesso fenomeno con i motocicli e i ciclomotori. Si è detto che sarebbero andate in crisi le fabbriche e i rivenditori; in realtà se ne è incentivato l'uso e la diffusione sul territorio.

Se riusciremo a comunicare bene l'utilità del casco protettivo l'opinione pubblica comprenderà il valore della norma. Certo, si potranno distinguere le situazioni; come l'uso della bicicletta nei parchi e negli spazi protetti, ad esempio. Ma io penso che la disposizione normativa sarebbe accolta dall'opinione pubblica come un prezioso intervento diretto alla salvaguardia della salute degli utenti della strada.

- adozione della targa sulla bicicletta

L'adozione della targa per la bicicletta potrebbe essere una seconda misura necessaria a regolare l'uso del mezzo nel nostro Paese. I motivi per cui ritengo questa una disposizione urgente e necessaria sono diversi.

Innanzitutto la targa faciliterebbe l'identificazione del conducente, troppo spesso indifferente alla segnaletica stradale sia orizzontale che verticale. Specialmente in alcune aree del Paese i semafori diventano un fastidioso ostacolo che è bene superare senza dover smettere di pedalare a prescindere dal colore della segnalazione. La targa costituirebbe certamente un freno all'indifferenza del ciclista indisciplinato. Ma soprattutto la targa costituirebbe l'elemento essenziale per poter circolare in strada. Oggi come oggi chiunque può entrare in un supermercato, acquistare una bicicletta e circolare liberamente in strada senza dover sostenere alcuna abilitazione. Per utilizzare la bicicletta, infatti, non bisogna dimostrare a nessuno un minimo di destrezza e abilità, non è necessario dimostrare di conoscere il codice della strada e la segnaletica che disciplina l'uso dei mezzi a motore e a pedali. In molti altri Paesi in Europa, invece, il rilascio del piccolo contrassegno da applicare alla bicicletta è soggetto ad un test, sia pratico che teorico. La targa alle biciclette consentirebbe anche d'intraprendere con maggiore efficacia la lotta al furto e al riciclaggio e porrebbe la base per una vera e propria statistica delle biciclette in uso sul territorio. A Modena ed in altre città questa è un'iniziativa sostenuta dall'amministrazione comunale che riscuote notevole successo. Si può studiare come realizzare la targa, come rilasciarla, come applicarla e così via ma mi sembra una misura adottabile in tempi brevi, senza costi considerevoli e con indubbi vantaggi. Si può pensare anche ad una periodica verifica delle capacità percettive, di abilità e destrezza, in modo da prevenire possibili usi da parte di chi per età o malformazione può non trovarsi più nelle migliori condizioni per l'utilizzo della bicicletta.

Il codice stradale europeo e l'assicurazione

Un altro punto fondamentale per la diffusione dell'uso della bicicletta è costituito dall'adozione del codice della strada europeo in modo che pedalare in Austria sia la stessa cosa, dal punto di vista normativo, che in Italia piuttosto che in Germania o Danimarca, tanto per fare degli esempi. A questo scopo da questa conferenza nazionale potrebbe nascere proprio l'iniziativa di uno studio sulla diversa regolamentazione dell'uso della bicicletta in Europa. Sarebbe un segnale importante nella direzione dell'unificazione reale della Comunità Europea e sarebbe un contributo notevole che nasce proprio dal popolo della bicicletta per la realizzazione di un codice stradale unico.

Un ultimo aspetto che volevo indicare alla vostra gentile attenzione è costituito dall'assicurazione obbligatoria per l'uso della bicicletta; un atto che corre incontro alla tutela dei diritti degli utenti. Si possono studiare molte forme assicurative, da quelle individuali a quelle collettive, pubbliche o private. L'importante è affermare il principio che il ciclista deve pedalare sulle strade, forte di una copertura assicurativa, così come avviene per gli altri utenti.

La bici per sport

La bicicletta costituisce, inoltre, un formidabile strumento per la pratica sportiva, molto diffusa nel nostro Paese, in ogni ordine di età e ceto sociale, sia tra gli uomini che tra le donne. Il ciclismo su strada è uno sport molto radicato nella nostra cultura ed ogni anno le società sportive di base svolgono un'intensa attività con decine di migliaia di ragazzi. Anche tra i professionisti vantiamo la leadership in campo mondiale. Il ciclismo è certamente una delle discipline sportive di punta del Comitato Olimpico Nazionale che assicura alla nostra Federazione un importante sostegno nei suoi progetti olimpici.

Nonostante questo, però, la pratica del ciclismo su strada si mostra sempre più difficile. Signori, occorre ribadire che il ciclismo su strada si pratica, appunto, sulla strada. Insieme agli altri utenti; automobili, autocarri, ciclomotori e motocicli. Non possiamo richiudere il ciclismo su strada all'interno di un impianto sportivo. La strada è la palestra naturale di questo sport. Dobbiamo ribadirlo a gran voce, attivando una campagna istituzionale che spieghi agli automobilisti che lungo la strada può incontrare i ciclisti in allenamento. Dobbiamo pensare ad una segnaletica dedicata alla pratica sportiva indicando agli automobilisti la possibile presenza dei ciclisti sulla strada e, al contempo, spiegando ai ciclisti come devono procedere nel loro allenamento. Sia i ciclisti che gli automobilisti vanno educati ed invitati al reciproco rispetto.

Un altro aspetto importante nella pratica del ciclismo su strada è la presenza costante dell'ammiraglia o di un'auto in appoggio. Ad Arona abbiamo sperimentato proprio questo aspetto con un testimonial d'eccezione, il campione Ivan Basso. In collaborazione con NOBILI Rubinetterie, infatti, abbiamo dotato il campione varesino di un'auto di scorta personalizzata che lo ha seguito in ogni allenamento. Si è trattato di un esperimento riuscitissimo, da utilizzare come esperienza e indicazione per tutti.

I Municipi, le Province, le Regioni

Gettati sul tappeto della discussione gli indirizzi per una rivisitazione delle norme del Codice della Strada con riguardo ai soggetti attivi della bicicletta occorre sottolineare che non esiste migliore sicurezza che una diversa sensibilità generale verso chi si muove a pedali, sia per sport che per diletto o necessità.

Nei giorni scorsi dalla Francia è arrivato un segnale forte; niente più nuove autostrade per limitare la proliferazione dell'asfalto e migliorare così la qualità della vita di tutti. Insomma un modo nuovo di vivere la nostra quotidianità in rapporto con l'ambiente che ci circonda in auto come in motocicletta e in bicicletta. Facile da dirsi e difficile da attuarsi una politica del genere? Forse sì, se si continua a pensare all'uso delle strade dal sedile dell'automobile. Il legislatore provi, per una volta, a pensare alle strade dal sellino della bicicletta o dai marciapiedi dei pedoni. Dotiamo le nostre città di trasporti pubblici efficienti, d'idonei marciapiedi, di intere vie riservate alle biciclette e semmai piuttosto che pensare alle piste ciclabili come spazi riservati alle biciclette pensiamo alle piste per le automobili! In molti casi avviene già; pensiamo ai centri storici, per esempio. Bene, estendiamo man mano i centri storici con questi presupposti. A parte poche grandi città per tutte le altre questo è possibile. Abbiamo un ordinamento istituzionale che assegna a Comuni, Province e Regioni molte deleghe riconducibili alla viabilità stradale e la rivoluzione dovrebbe iniziare da qui. Legiferare, in questi ambiti, è più facile che a livello nazionale. Già diverse città hanno iniziato a dotarsi di strutture, norme e politiche dedicate all'uso della bicicletta; dobbiamo incentivare queste iniziative sviluppando così questa sensibilità sull'intero territorio nazionale.

L'incentivazione dell'uso della bicicletta

L'uso delle strade dismesse ma carrozzabili è certamente una delle iniziative da adottare così come tante altre che emergeranno negli altri incontri di questa prima conferenza nazionale. Si tratta di strade dismesse dall'Ente gestore che possono tornare patrimonio delle Province e prevedere una libera circolazione delle biciclette. In Umbria si stanno sviluppando numerosi progetti per la costruzione dei ciclodromi; già tanti ne sono stati inaugurati con grande successo di appassionati. Vanno inoltre sensibilizzati gli automobilisti con una campagna istituzionale permanente e con iniziative stabili sul territorio come quella dell'istruzione nelle scuole. Ma la vera iniziativa che può contribuire alla migliore sensibilizzazione nei confronti dei ciclisti è la costituzione dell'ufficio ciclabilità a livello comunale, provinciale e regionale. Infatti, solo attivando una costante politica sul territorio potremo consegnare alle future generazioni un Paese con una qualità della vita superiore a quella attuale. Il responsabile dell'ufficio ciclabilità attiverà le iniziative locali utili; la rastrelliera fuori la scuola, la segnaletica per la pista ciclabile, la lezione con gli studenti, la tracciatura dei percorsi riservati e così via. Insomma dobbiamo arrivare a fare dell'uso della bici un elemento di eccellenza che caratterizza una località per la qualità della vita che offre. Da subito, ad esempio, possiamo chiedere che nell'assegnazione della Bandiera Arancione si tenga conto anche delle istanze dei ciclisti.

La FCI, le competizioni ciclistiche e il codice della strada

Le competizioni sportive ciclistiche su strada, inserite nel Codice della Strada per la prima volta nel 1992, sono regolate dall'articolo 9, secondo le ultime modifiche intervenute nel 2002. La norma specifica quale Ente territoriale è deputato al rilascio dei permessi, e stabilisce che l'autorizzazione è subordinata alla stipula di un'assicurazione per la responsabilità civile. Inoltre nell'articolo, per la precisione al comma 6-bis, si fa riferimento alla scorta tecnica, la quale è regolamentata al comma 6-ter. Quest'ultimo richiama il disciplinare tecnico, approvato con provvedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'interno, in cui vengono stabiliti i requisiti e le modalità d'abilitazione delle persone autorizzate, le caratteristiche dei veicoli adibiti al servizio di scorta nonché le relative modalità di svolgimento. Infatti, la funzione di scorta tecnica, deve essere effettuata a cura di personale abilitato dal Ministero dell'Interno. Il comma 7 bis prevede e regola infine la sospensione temporanea della circolazione. L'aver inserito le competizioni ciclistiche nel codice della strada, aver previsto la scorta tecnica, la sospensione temporanea della circolazione e l'assicurazione obbligatoria, aver individuato le modalità per il rilascio dei permessi, costituisce un risultato importante per l'intero movimento sportivo italiano, ottenuto dalla Federazione Ciclistica Italiana in questi ultimi quindici anni. Il ciclismo su strada vive così di un importante riconoscimento legislativo, deputato a consentire e regolare l'attività su tutto il territorio nazionale. Occorre sottolineare il ruolo che la Federazione Ciclistica ha svolto in questa maturazione che, proprio attraverso la sicurezza, promuove il ciclismo nelle gare su strada. Certamente grazie a questo ruolo determinante della Federazione Ciclistica oggi come oggi le competizioni ciclistiche godono di una sicurezza migliore che in passato.

Conclusioni

Per quanto esposto finora si rilevano diverse criticità nel Codice della Strada non tanto per le competizioni ciclistiche, oggetto di norme precise, quanto per la libera circolazione delle biciclette e per i casi di allenamento degli atleti e tesserati. Bisogna intervenire subito sia nei confronti dei ciclisti stessi, a tutela della salute e del mezzo, sia nella sensibilizzazione dell'uso della bicicletta in ambito urbano e extraurbano. Gli altri utenti della strada, automobili, autocarri e ciclomotori, non devono essere eletti a nemici da cui guardarsi. Piuttosto il codice della strada deve guardare al ciclista come un utente, quasi sempre anche automobilista, camionista o motociclista, che deve utilizzare la strada consapevole dei propri doveri ma soprattutto cosciente dei propri diritti.