

Ministro Lupi si faccia spiegare dai colleghi europei il senso unico eccetto bici

Ministro Lupi si faccia spiegare dai colleghi europei il senso unico eccetto bici Da domani, in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, a Milano Vertice informale dei Ministri dei Trasporti UE. FIAB: il Ministro Lupi si faccia spiegare dai suoi colleghi europei i molti vantaggi del "senso unico eccetto bici". Una misura che in Europa esiste, e funziona, da anni viene osteggiata in Italia senza supporto di dati statistici.

Milano, 15 settembre 2014 - In coincidenza con l'avvio della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (European Mobility Week), prende il via domani a Milano la Riunione Informale dei 28 Ministri europei dei Trasporti. Come ogni anno FIAB-Federazione Italiana Amici della Bicicletta aderisce all'iniziativa promuovendo la "Settimana Europea della Mobilità...in bicicletta" con centinaia di eventi in tutta Italia (vd www.settimanaeuropea.it).

Ministro Lupi si faccia spiegare dai colleghi europei il senso unico eccetto bici Da domani, in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, a Milano Vertice informale dei Ministri dei Trasporti UE. FIAB: il Ministro Lupi si faccia spiegare dai suoi colleghi europei i molti vantaggi del "senso unico eccetto bici". Una misura che in Europa esiste, e funziona, da anni viene osteggiata in Italia senza supporto di dati statistici.

Milano, 15 settembre 2014 - In coincidenza con l'avvio della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (European Mobility Week), prende il via domani a Milano la Riunione Informale dei 28 Ministri europei dei Trasporti. Come ogni anno FIAB-Federazione Italiana Amici della Bicicletta aderisce all'iniziativa promuovendo la "Settimana Europea della Mobilità...in bicicletta" con centinaia di eventi in tutta Italia (vd www.settimanaeuropea.it).

Il tema della Settimana Europea della Mobilità di quest'anno è: "Our streets, our choice" (le nostre strade, la nostra scelta). Ma quali sono le scelte italiane in tema di mobilità sostenibile? Qual è la consistenza delle politiche del nostro Paese per promuovere e favorire l'uso quotidiano della bicicletta? Quali gli obiettivi di crescita del modal split (la ripartizione modale dei trasporti)? Qualcuno in Italia ne potrà anche sorridere, ma i nostri partner europei considerano questi temi in modo molto serio e con grande attenzione, da anni. E' un altro spread che si aggiunge a quelli economici.

Ora è in discussione al Parlamento un pacchetto di riforma del Codice della Strada finalizzato a dare maggiore sviluppo alla mobilità sostenibile, alla pedonalità, alla ciclabilità. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi si è detto contrario all'introduzione nel Codice della Strada della modifica che consenta di regolamentare il "senso unico eccetto bici", ovvero la possibilità di far circolare le biciclette nei due sensi su strade a senso unico per gli altri veicoli.

La FIAB intende fare chiarezza sull'argomento riconfermando la propria posizione e invitando gli attori istituzionali a un nuovo "tavolo di confronto". Serve più razionalità e meno emotività nelle scelte che riguardano la sicurezza stradale.

Dice Eugenio Galli, Responsabile del Servizio Legale FIAB: "Il senso unico eccetto bici [1] esiste in tutta Europa e funziona con successo da anni. Ma l'Italia si rifiuta di fare proprie le migliori esperienze degli altri paesi in fatto di mobilità e di sicurezza stradale. E continua ad alimentare un dibattito sterile e completamente disinformato. Noi non possiamo più attendere. Il Ministro Lupi, si faccia spiegare anche dai suoi colleghi europei i molti vantaggi di questa misura, che integra e non esaurisce certamente le politiche a sostegno della mobilità dolce".

La richiesta di introdurre il "senso unico eccetto bici" è stata avanzata, da tempo e all'unanimità, dall'ANCI Associazione Nazionale Comuni d'Italia, da FIAB e da molte altre associazioni ciclistiche e ambientaliste, con il preciso obiettivo di incrementare lo sviluppo della mobilità ciclistica nei nostri centri urbani, allineando l'Italia a molti altri paesi europei che già promuovono e applicano politiche a tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente, anche attraverso provvedimenti di moderazione e sicurezza del traffico.

Dal punto di vista pratico si tratta di consentire ai ciclisti di procedere nel senso inverso a quello delle auto in strade ben specifiche - nelle aree 30 km/h all'interno dei centri urbani e su vie a senso unico sufficientemente larghe - ma sempre a discrezione dell'Amministrazione locale, in funzione alle esigenze di traffico e viabilità. Tale "permesso" deve essere regolato da un'apposita e chiara segnaletica, come già avviene nelle città che hanno introdotto con successo il "senso unico eccetto bici". In questo modo si creano percorsi più brevi e sicuri per gli spostamenti in città che, di fatto, incentivano e favoriscono l'utilizzo delle due ruote. Questo provvedimento costituisce altresì una misura di completamento a basso costo della rete ciclabile esistente, come elemento di raccordo di zone a traffico moderato, zone pedonali, piste, corsie ciclabili, eccetera.

«Ma — osserva Edoardo Galatola, Responsabile Sicurezza FIAB - è proprio sul fronte della sicurezza stradale che si rileva tutta la strumentalità del dibattito che avviene senza citare un solo dato di tipo statistico». E bene sapere, infatti, che in Italia l'80% degli incidenti con investimento di ciclisti è laterale (laterale+frontolaterale), mentre solo l'8% è di tipo frontale. Di questi, la percentuale che avviene nelle zone 30 è irrilevante. Al contrario il 60 % degli incidenti ai ciclisti in città avviene in corrispondenza degli incroci, e di questi addirittura la metà in incroci segnalati. Ciò conferma senza possibilità di equivoci che non è il semaforo a proteggere il ciclista, ma la velocità ridotta e la visibilità. Più nello specifico, a Bruxelles, sull'85% delle strade a senso unico presenti in città - pari a ben 400 km - è ammesso il «controsenso ciclabile». Secondo uno studio avvenuto nell'arco di tre anni [2], il 95% degli incidenti che hanno coinvolto ciclisti è avvenuto su strade prive di "controsenso ciclabile" e solo il 5% su strade che prevedono il «senso unico eccetto bici». Di questo 5%, inoltre, solo la metà procedeva 'controsenso'. E conclude Galatola: «Il provvedimento non farebbe dunque aumentare il numero degli incidenti come si teme in Italia e, infatti, i dati dicono proprio il contrario, in modo inequivocabile».

Ci sono anche città italiane, come Bolzano, Reggio Emilia, Ferrara, Lodi, Padova che hanno già introdotto in via sperimentale il "senso unico eccetto bici" con innumerevoli vantaggi: a Reggio Emilia, ad esempio, l'uso della bicicletta è aumentato del 9% e l'incidentalità in generale è diminuita del 6%.

«Se ci sono le biciclette -precisa Giulietta Pagliaccio Presidente Nazionale FIAB - aumenta in modo automatico la soglia di attenzione di chi è al volante».

Come realtà associativa di riferimento per tutti i ciclisti non sportivi FIAB è convinta e disponibile, in comune accordo con ANCI e con i sindaci interessati, dell'opportunità di aprire un nuovo tavolo di confronto con il Ministro dei Trasporti in merito alla proposta d'introduzione del "senso unico ciclabile eccetto bici" nelle modifiche al Codice della Strada. «Un dialogo - dice la Presidente Pagliaccio - che tenga conto dei dati reali e delle esperienze consolidate in materia, affinché il Parlamento possa riflettere in modo scientifico e adottare i migliori provvedimenti per ridurre il traffico e garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada, agendo sul primo elemento di insicurezza e causa di incidenti, che è la velocità». «Quello che serve - continua Pagliaccio - sono regole chiare a livello nazionale affinché, anche in Italia, sia consentito alle Amministrazioni locali di adottare soluzioni già ampiamente e positivamente sperimentate, superando ogni dubbio interpretativo e anacronistiche resistenze». E conclude Pagliaccio: «Chiediamo inoltre al Ministro Lupi un impegno per collaborare ad aumentare la conoscenza statistica del problema dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata onde poter intervenire, come da richieste comunitarie, per ridurre il fenomeno partendo da dati certi e non da mere opinioni».

Ufficio Stampa FIAB - Dragonetti&Montefusco Comunicazione