

Il paradiso (dei ciclisti) deve attendere Si Ã¨ riunita la Commissione Trasporti della Camera per esaminare le proposte di legge in materia di sicurezza stradale, tra cui quella presentata da Alessandro

Bratti

e Carmen

Motta

. Il presidente

Mario

Valducci

riguardo alle proposte

emendative

presentate

dai

deputati

Bratti

e

Motta

, ha dichiarato che queste riguardano un argomento specifico, per quanto altamente condivisibile, ossia la tutela degli utenti deboli della strada, ricordando al contempo che il provvedimento all'esame non intende essere una

riforma

complessiva del codice della strada, ma intervenire su alcuni specifici temi, di particolare urgenza. Nel corso della discussione i vari emendamenti sono stati quindi accantonati in vista di una futura riforma complessiva del Codice della Strada. Ne Ã¨ sopravvissuto uno (allegato 3 â€“ 3.01) che riformulato permette lâ€™impiego di

bicitaxi

nelle cittÃ nella formula noleggio con conducente.

È veramente strabiliante venire a conoscenza che non si ritiene la sicurezza dei ciclisti una questione

urgente quando

nelle aree urbane in Italia si riscontra la maggior incidenza di infortuni gravi d'Europa con 350 ciclisti morti all'anno.

La FIAB

ha immediatamente espresso sdegno e sconcerto per quanto accaduto.

Â

Â

Questo il comunicato stampa della FIAB:

Â

LA SICUREZZA DEI

CICLISTI NON È URGENTE

RINVIATI DALLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA

EMENDAMENTI A FAVORE DEGLI UTENTI DEBOLI DELLA STRADA

PRESENTATI DAI PARLAMENTARI BRATTI E MOTTA

La sicurezza stradale di ciclisti e pedoni Ã¨ condivisibile ma non urgente. Gli emendamenti a tutela degli utenti deboli della strada presentati dai parlamentari Bratti e Motta che, se discussi nelle recenti sedute del 30 giugno e del 7 luglio della Commissione Trasporti della Camera, sarebbero potuti essere inclusi all'interno delle "Disposizioni in materia di sicurezza stradale", sono stati rinviati a data da destinarsi.

Nonostante un'ampia condivisione dei temi, una maggioranza trasversale ha chiesto il ritiro degli emendamenti agli onn. Bratti e Motta spostandone l'esame ad una non precisata "riforma complessiva del codice della strada". Eppure le proposte emendative

in questione risultano articolate in proposte di legge trasversali presentate nella legislatura corrente da parlamentari della lega Nord, primo firmatario on.

Guido

Dussin

, del PD, primi firmatari

on.

Carmen

Motta

e Alessandro

Bratti

,
Ã e dell'UDC, primo firmatario

on.

Angelo

Compagnon

.

Il Presidente FIAB, Antonio Dalla Venezia dichiara: "È stata persa una grande occasione per incidere davvero sul problema della sicurezza stradale ed in particolare su quella dell'utenza debole".

Gli fa eco il Responsabile Sicurezza della FIAB, Edoardo Galatola che, in una nota al Presidente e alla Vicepresidente della IX Commissione Trasporti della Camera, rispettivamente

Valducci e

Velo ha evidenziato come:

a) le problematiche degli utenti deboli della strada non sono secondarie nel novero del problema generale della sicurezza stradale; la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale, non piÃ¹ tardi del 15 maggio scorso, ha individuato la scarsa tutela di ciclisti e pedonai come il

problema principale da risolvere nel contesto dell'incidentalitÃ

dei centri urbani (metÃ dei morti in cittÃ sono persone a piedi e in bicicletta);

b)Ã gli utenti deboli della strada sono, per l'appunto, utenti del sistema viario e non considerarne le specificitÃ (come avviene oggi nel Codice della Strada contravvenendo a quanto enunciato nell'art. 1) non permette una valutazione armonica del problema;

c)Ã a piÃ riprese la FIAB, organizzazione riconosciuta dal Ministero Infrastrutture per la sua comprovata esperienza nel settore della sicurezza stradale, ha chiesto di essere ascoltata in Commissione come soggetto rappresentante dei ciclisti urbani (che contribuiscono con 350 morti all'anno alle vittime della strada e quindi che rappresentano sicuramente un elemento di particolare urgenza) in quanto portatori di richieste ma anche di proposte valide per tutti gli utenti della strada.

Inoltre Galatola dichiara:

- "le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44% dei morti, 73% dei feriti e 77% degli incidenti);
- nelle aree urbane metÃ dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);
- il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'Unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5% al 15% entro il 2020 ed a ridurre del 50%, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade;
- i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15% raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalitÃ ;
- Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles: "Ã nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero";
- i principi informativi del Codice della Strada (art. 1 comma 2) prevedono che: "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualitÃ della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluiditÃ della circolazione".

"Ci rammarichiamo - prosegue Galatola - che a parole tutti siano favorevoli alla sicurezza stradale, alla protezione di ciclisti e pedoni ed ad una mobilitÃ diversa da quella caotica e irrazionale che ci caratterizza, alla prova dei fatti sia maggioranza che opposizione mancano del coraggio di tradurre tali principi in legge. Chiediamo un

impegno preciso di adottare una revisione del Codice della Strada che contenga

disposizioni atte a:

- ridurre l'incidentalitÃ stradale con particolare riferimento ai centri urbani
- proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento all'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalitÃ
- favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilitÃ sostenibile
- definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali

- coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale."

Per chi volesse approfondire ecco il resoconti delle sedute del 7 luglio 2009 <http://www.camera.it/dati/leg16/lavori/bollet/200907/0707/pdf/09.pdf>

e del 30 giugno 2009

http://www.ciclodi.it/documenti/emendamenti_sicurezza.doc