



www.aimanc.it

L’A.I.M.A.N.C. (ASSOCIAZIONE ITALIANA MAGISTRATI AVVOCATI NOTAI CICLISTI) DICE BASTA ALLA STRAGE DI CICLISTI SULLE STRADE

Premesso:

-che è inaccettabile assistere in silenzio alla continua strage dei ciclisti sulle strade italiane! Dagli ultimi dati disponibili, nel solo 2017 , si sono registrati ben 17.521 incidenti che hanno visto coinvolti mezzi a motore con ciclisti. Risultato: 254 morti (fonte Aci/Istat); praticamente un morto ogni 32 ore! un morto e quaranta feriti al giorno! Un aumento di decessi del 9,6% rispetto al passato. Tra i ciclisti deceduti (254 casi), di entrambi i sessi, prevalgono gli ultrasettantacinquenni (53% del totale). Tra i feriti (16.528 in totale), invece, le percentuali più elevate si registrano per le età comprese tra 35 e 54 anni (circa il 37% del totale). Un numero significativo di vittime e feriti si registra anche tra i bambini di 10-14 anni (5 morti e 787 feriti) e i giovani di 15-20 anni (7 morti e 1.377 feriti).

-che l’uso della bicicletta dovrebbe comunque essere incentivato per mille motivi: dalla qualità della vita con un sensibile miglioramento della salute e del minor inquinamento; dalla mobilità urbana, con un minor impatto ambientale, ed infine anche in relazione ai temi dell’inclusione, del lavoro e del rilancio dell’economia;

-che nel codice della strada oggi vigente non vi è sufficiente regolamentazione per la sicurezza dei ciclisti;

-che si registra quotidianamente una mancanza di “cultura e rispetto” a danno degli utenti più deboli della strada (cfr. art. 3 n° 53 bis C.d.S.) per la loro civile “convivenza”. A tal riguardo, basti pensare che i pedoni morti sono stati 600, ai quali vanno aggiunti i 254 ciclisti (decessi questi provocati prevalentemente da imprudenze di altri utenti stradali). Altri utenti falcidiati sono i motociclisti: i cui 735 morti (dazio più elevato) è il risultato anche di loro imprudenze;

-che l’Assemblea Generale dell’A.I.M.A.N.C. tenutasi ad Urbino lo scorso 14 settembre 2019 chiedeva una precisa presa di posizione dell’Associazione, pienamente condivisa dal C.D. riunitosi il 30 novembre 2019;

Tanto premesso, riservandosi ulteriori iniziative

l’A.I.M.A.N.C. invoca ed auspica l’approvazione delle seguenti modifiche al codice della strada:

Art. 149 cds (Distanza di sicurezza tra veicoli)

inserimento di un nuovo comma 2-bis, del seguente tenore:

“Durante la marcia i veicoli devono mantenere una distanza laterale dai ciclisti di almeno 1,50 metri”.

Tale modifica è già contenuta nel disegno di legge n. 820 del 2018, d’iniziativa del senatore Nencini, ma ad oggi non ancora approvata (1).

Art. 182 cds (Circolazione dei velocipedi)

Sostituzione dell’attuale 1° comma:

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell’altro.

Con

1. “I ciclisti possono procedere affiancati in numero non superiore a due”. (2)

La modifica dell’art. 149 cds, con l’introduzione del comma 2-bis, dovrà essere accompagnata dall’introduzione, nella segnaletica allegata al codice della strada, del seguente cartello di pericolo:



Come si può vedere dal cartello spagnolo sopra riprodotto, il procedere affianco dei ciclisti, è norma! Tale segnaletica dovrebbe avere la massima diffusione ed applicazione per fungere anche da informazione e sensibilizzazione, soprattutto in strade di collina e montagna. Infine si chiede di adottare per queste ultime, la predisposizione di una chiusura giornaliera a favore dei ciclisti (vedi passi dolomitici).

Tale cartello è stato introdotto negli Stati europei più sensibili al ciclo turismo ove da tempo è vigente una norma cogente che impone la distanza di 1,50 metri. Non è lecito minimizzare l’apporto economico che potrebbe essere dato al nostro paese da una

migliore regolamentazione di questo flusso turistico! Qui non si tratta solo di rispetto di obblighi, ovvero costruire opere come le piste ciclabili (anche quelle, s'intende). Esse costituiscono progetti costosi e complicati. La proposta vorrebbe inaugurare rapidamente una prassi culturale virtuosa ed utilissima. Certo, è importante rendere indispensabili i controlli. Ma questa riforma normativa è equiparabile a quella introdotta a suo tempo con l'adozione delle cinture di sicurezza per le auto e il casco obbligatorio per i motociclisti: ossia, un nuovo sistema di utilizzo della strada, accompagnato ad un maggior rispetto per sé stessi e gli altri. I ciclisti, infatti, per il C.d.S. possiedono un uguale diritto all'utilizzo della strada urbana ed extraurbana! Come chiunque altro.

Norma di civiltà giuridica e prassi culturale, dunque, che è osservata in altre zone d'Europa, ove il ciclista è rispettato come **utente debole**. Per cui, si chiede che a chi incorrerà in tale violazione, sia applicata una sanzione accessoria, con la quale a seconda dalla gravità del comportamento mantenuto ed entro un monte ore variabile, prima della restituzione della patente egli assolva l'obbligo di percorrere in bici le diverse tipologie di carreggiate (pianure, salite, discese) al fine di introdurre e consolidare la rieducazione del reo. Una volta offerta la possibilità di tornare al volante, permetterebbe di comprendere e migliorare la propria condotta di guida ricordando quali e quanti pericoli corrano i ciclisti a causa della conformazione della strada e dell'imprudenza degli altri utenti.

Su questo aspetto è necessario per la sicurezza estendere l'uso obbligatorio del caschetto protettivo a chiunque, senza distinzione di età, pratici l'uso della bicicletta da corsa o MTB, compresi dunque i minori; mutuando tale obbligo dall'art 8 della Legge n. 363/2003 che prevede che: " Nell'esercizio della pratica dello sci alpino e dello *snowboard* è fatto obbligo ai soggetti di età inferiore ai quattordici anni di indossare un casco protettivo conforme alle caratteristiche di cui al comma 3". È noto, esso in taluni casi può salvare la vita: farlo, e ridurre le conseguenze negative del sinistro attraverso una semplice modifica del Codice della Strada, non sarebbe solo un vero progresso sociale, ma pure un notevole risparmio che incide sul costo complessivo della sanità pubblica, con l'obiettivo di proteggere e dare maggiore dignità a tutti coloro che sono stati vittime di incidenti stradali e sono deceduti o sono oggi invalidi a causa di una omissione negligente del Legislatore .

(1) Norma analoga è vigente in Spagna, Austria, Gran Bretagna, Irlanda e persino in Giappone.

(2) Attualmente la norma è formulata in modo confuso e contraddittorio, basti pensare che se uno dei ciclisti è minore di dieci anni procedere affiancati è SEMPRE consentito ANCHE FUORI DAI CENTRI ABITATI. Qual è la ratio? Che vi è più sicurezza per il minore. Quindi se è una questione di sicurezza perché non estenderla a tutti i ciclisti? Visto che l'"ingombro" è lo stesso?

Notevoli sono le ragioni di sicurezza e di ordine pratico a favore della circolazione "affiancata" dei ciclisti:

1. una fila di ciclisti "affiancati" dimezza la sua lunghezza e pertanto il sorpasso diventa più semplice e meno pericoloso per gli automobilisti;
2. due ciclisti affiancati sono più visibili;
3. per superare due ciclisti affiancati l'automobilista DEVE rallentare e non può semplicemente "sfiorare" il ciclista singolo, arrecando ancor maggior pericolo;
4. viene da alcuni indicata anche l'esigenza "tecnica" dell'avvicinarsi alla testa dei gruppi dei ciclisti.

L'A.I.M.A.N.C., nata nel 1998, è da sempre vicina alle tematiche relative alla diffusione ed uso della bicicletta, sia come mezzo di locomozione, sia come semplice svago visto in chiave salutistica oltre che sportiva.

L'uso della bicicletta come mezzo di locomozione è un rimedio all'inquinamento che attanaglia l'intero Mondo e non solo lo stivale, le conseguenze all'uso della bicicletta sono solo positive per una drastica diminuzione del traffico, dello smog e le sue PM10 o polveri sottili e con effetti alla lunga di un risparmio anche in termini socio sanitari.

Le due ruote sono inoltre un'importante fonte di reddito sia a livello industriale e per l'affluenza turistica. L'Italia è da sempre una meta ambita da tutti i ciclisti europei, e non solo, che attraversano le Alpi dal nord per raggiungere le più rinomate località italiane. Vi è uno sviluppo sempre più crescente degli alberghi per gli appassionati delle due ruote, purtroppo però questo va di contrappasso con la normativa vigente e l'alta pericolosità che comporta l'uso della bicicletta nel Belpaese.

Urge una riforma del codice della strada al fine di tutelare l'utente debole sensibilizzando i fruitori delle strade ad una miglior condivisione, nel pieno rispetto della vita altrui.

Da tempo la Spagna sta facendo incetta di appassionati delle due ruote, solo perché si sentono tutelati i ciclisti con norme di legge ad hoc e da apposita segnaletica stradale, la quale mette in guardia gli utenti della strada che una bicicletta è a tutti gli effetti un veicolo che va tutelato e rispettato in fase di sorpasso con una distanza di 1,5 metri, distanza ritenuta di sicurezza al fine di evitare cadute o investimenti.

L'A.I.M.A.N.C. ogni anno organizza convegni sui singoli temi, ed i propri associati da sempre fanno anche parte sostanziale della giustizia sportiva del CONI e non solo, l'alta sensibilità ed il constatare la mattanza che avviene sulle strade d'Italia, nell'indifferenza generale, è inaccettabile e si chiede con forza di dare un segno di civiltà e rispetto all'utente debole della strada con immediate modifiche di legge, così come proposte.

Si confida, inoltre, che il Ministero dei Trasporti, si faccia parte diligente al fine di diffondere tramite le scuole guida maggior sensibilizzazione nei confronti dei ciclisti e dedichi apposite lezioni sul "cosa fare" e "come comportarsi" nel caso ci si trovi in presenza di una "gara ciclistica" autorizzata. Troppi morti e incidenti devastanti stanno colpendo giovani atleti in manifestazioni sportive per la mancanza del rispetto degli ordini impartiti dagli ausiliari del traffico, addetti a garantire la sicurezza dei ciclisti.

Si badi bene che il ciclista non è solo colui che pedala su una bicicletta da corsa ma chiunque abbia deciso di muoversi senza inquinare per andare a scuola, a fare la spesa o semplicemente a praticare dello sport senza inquinare.

Salvare anche solo una vita umana, con una semplice modifica del Codice della Strada, sarebbe comunque una vittoria sociale dando dignità a tutti coloro che sono stati vittime di incidenti stradali.

PRESIDENTE AIMANC – Avv Manlio D'Amico

VICEPRESIDENTE AIMANC – Avv Francesco Bellin

CONSIGLIERE C.D. AIMANC - Avv Alessandro Montagnoli

Avv Nereo Merlo