

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

PROGETTO CITTÀ SICURE

Corso di formazione sulla Sicurezza stradale

Sicurezza e mobilità ciclistica Parte 1

Edoardo Galatola
Responsabile Sicurezza FIAB



FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 1

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Molto si è fatto per la sicurezza e tutela della vita umana

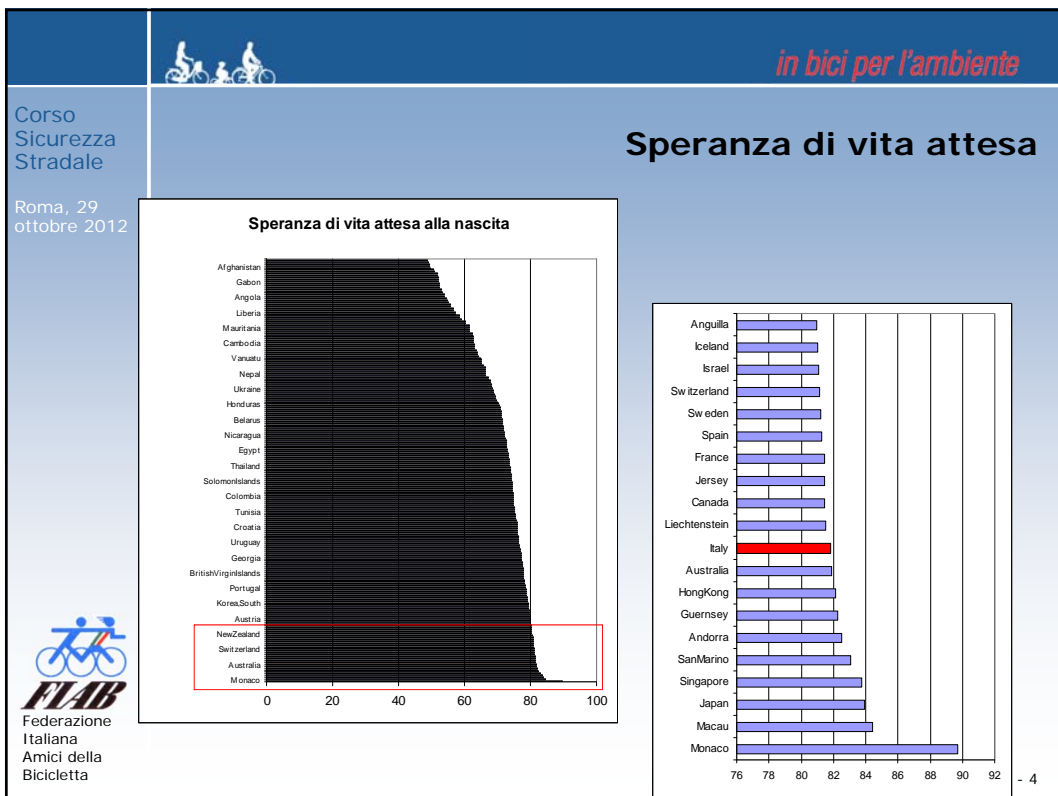
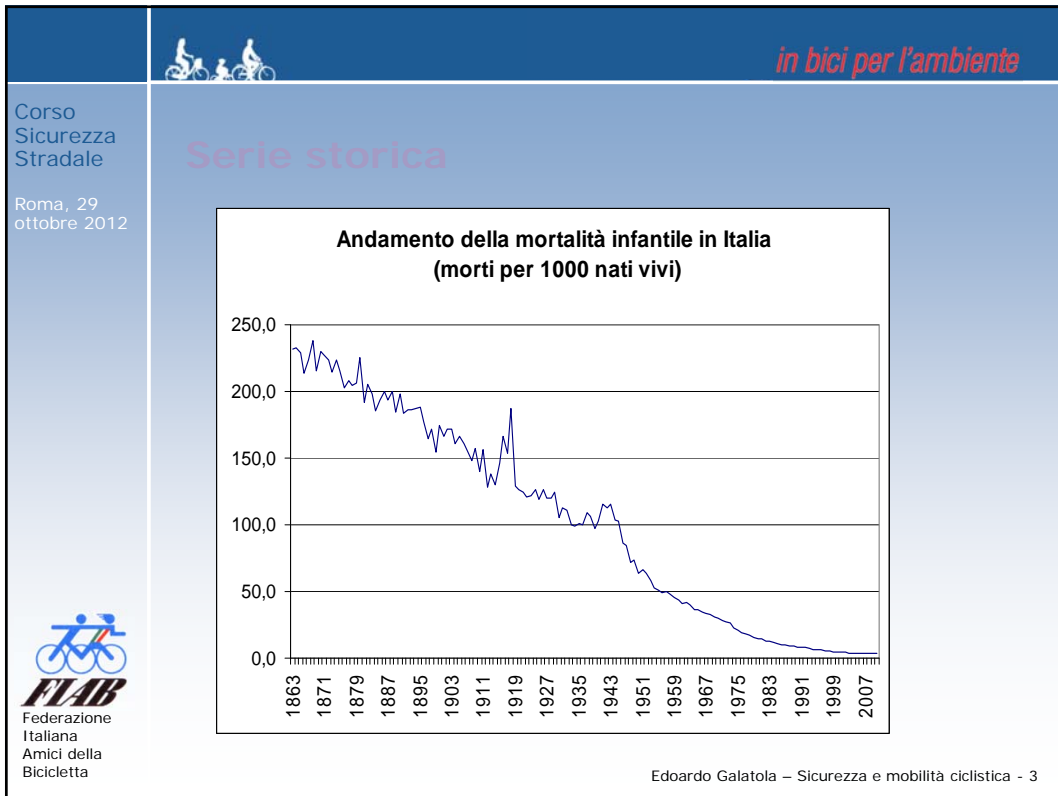
Società contemporanea ⇒ **Grandi progressi**


Italia	Inizio secolo	2010
Mortalità infantile	200 dec./1000 nati	3,4 dec./1000 nati
Speranza di vita attesa	45 anni	84,6 donne * 79,2 uomini *

* Di cui 71 in buona salute

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta


Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 2




in bici per l'ambiente


Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012




Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Serie storica




Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 5


in bici per l'ambiente

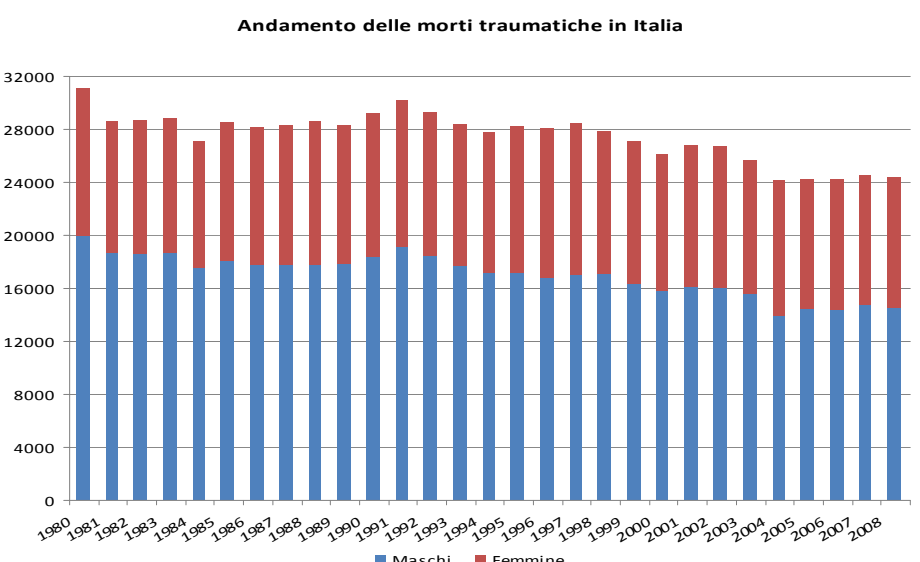
Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre

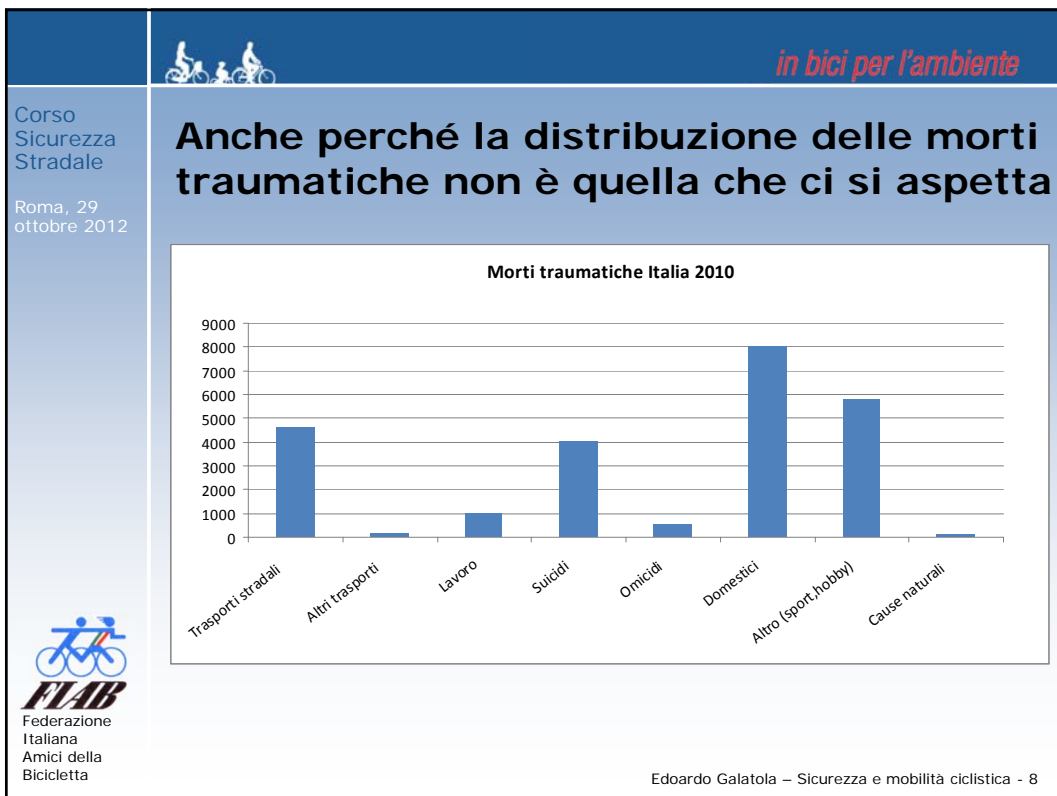
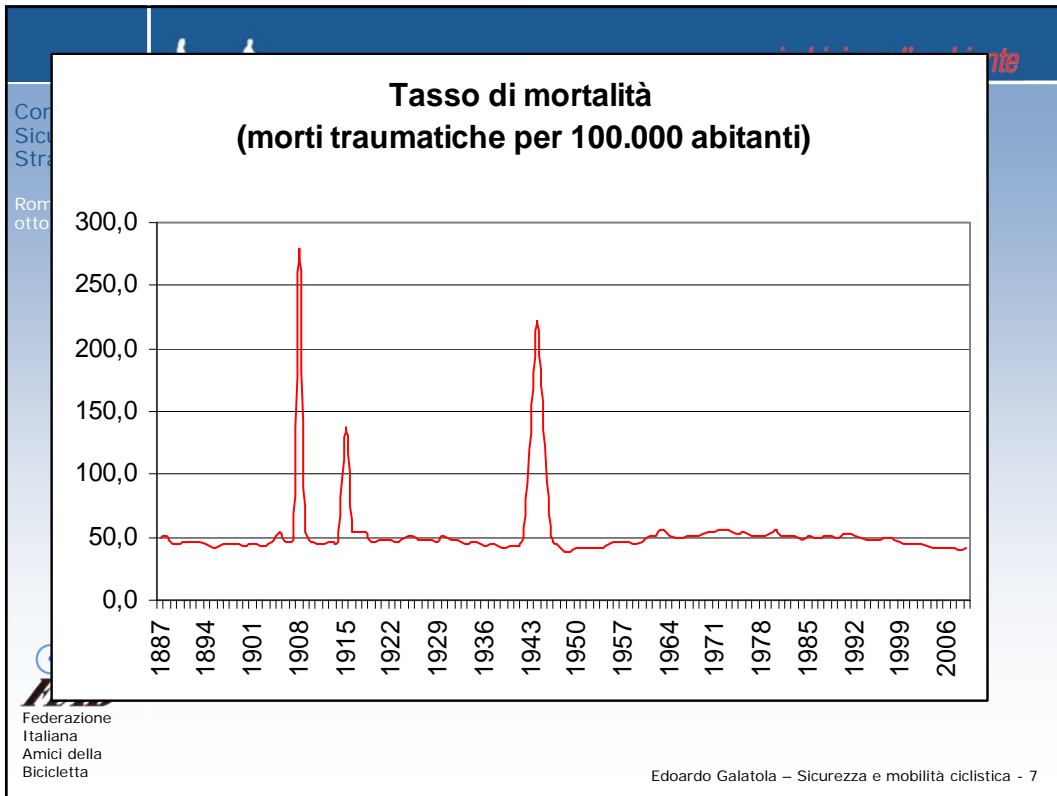


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Ma c'è difficoltà ad incidere sul fenomeno delle morti accidentali



- 6



in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

Infatti l'attenzione è inversamente proporzionale alla gravità

Morti/giorno Italia 2010

Categoria	Morti/giorno
Omicidi	1
Lavoro	2
Suicidi	7
Trasporti stradali	8
Altro (sport, hobby)	10
Domestici	13

FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 9

in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

LA PERCEZIONE DEL RISCHIO

FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 10

Percezione del rischio *in bici per l'ambiente*

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

Quali sono i rischi più rilevanti dal punto di vista della regolamentazione e della loro percezione?

FLAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

RISCHIO INDUSTRIALE TRASPORTO MERCI PERICOLOSE TRASPORTO MERCI GENERICHE TRASPORTO PERSONE

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 11

Regolamentazione e percezione del rischio *in bici per l'ambiente*

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

Scala arbitraria

RISCHIO INDUSTRIALE	TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	TRASPORTO MERCI GENERICHE	TRASPORTO PERSONE
Rapporti di sicurezza (334/99) Sistema di Gestione della Sicurezza Piano di Emergenza Interno/Esterno Scheda informazione alla popolazione Pianificazione urbanistica Valutazione rischio lavorativo (81/2008) Valutazione di Impatto Ambientale	Consulente Sicurezza trasporto ADR/RID Talvolta analisi Rischio Trasporto	Codice strada Qualche limitazione	Codice strada

FLAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

RISCHIO INDUSTRIALE TRASPORTO MERCI PERICOLOSE TRASPORTO MERCI GENERICHE TRASPORTO PERSONE

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 12

Scala delle priorità *in bici per l'ambiente*

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2011

La scala delle priorità è corretta?

RISCHIO INDUSTRIALE TRASPORTO MERCI PERICOLOSE TRASPORTO MERCI GENERICHE TRASPORTO PERSONE

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 13

Rischio effettivo *in bici per l'ambiente*

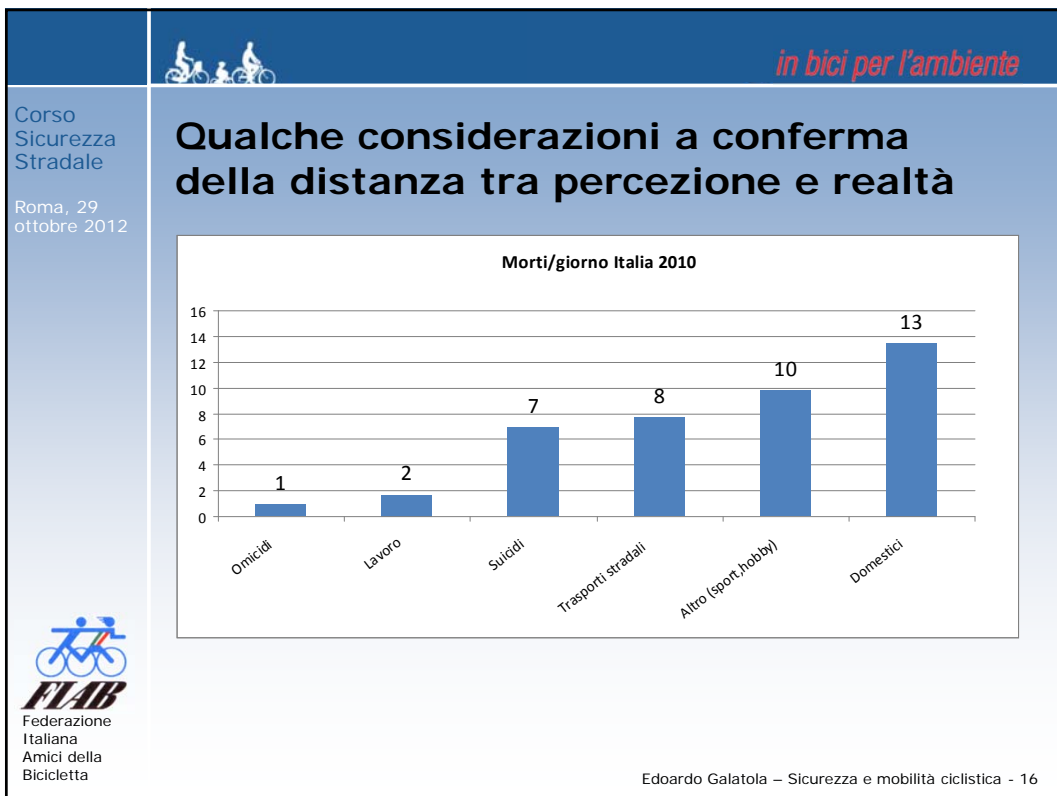
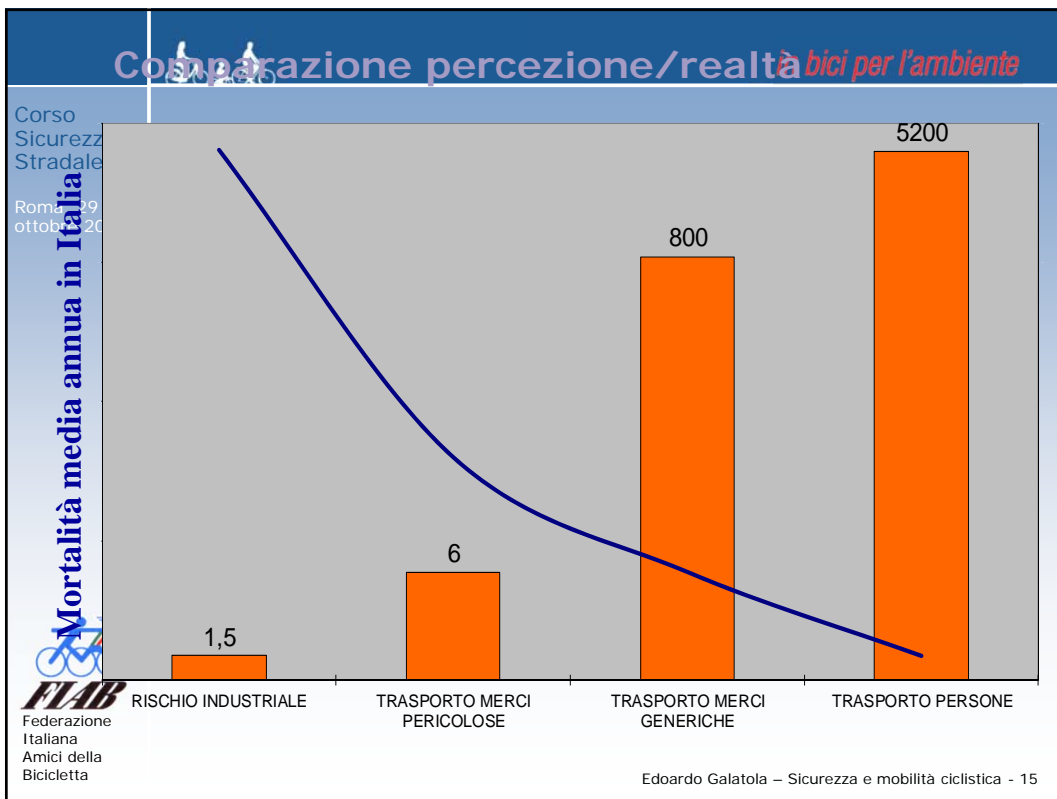
Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2011

Mortalità media annua in Italia

RISCHIO INDUSTRIALE TRASPORTO MERCI PERICOLOSE TRASPORTO MERCI GENERICHE TRASPORTO PERSONE

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 14




in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Tasso suicidi nel mondo

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 17



Federazione Italiana Amici della Bicicletta


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

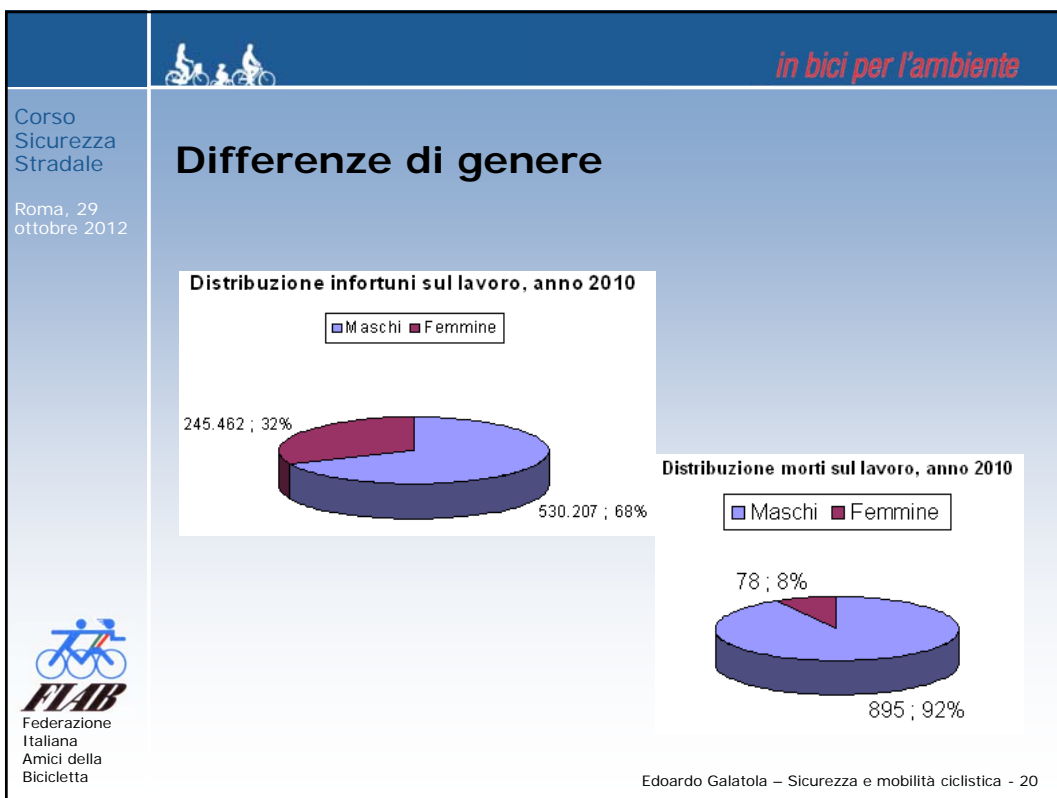
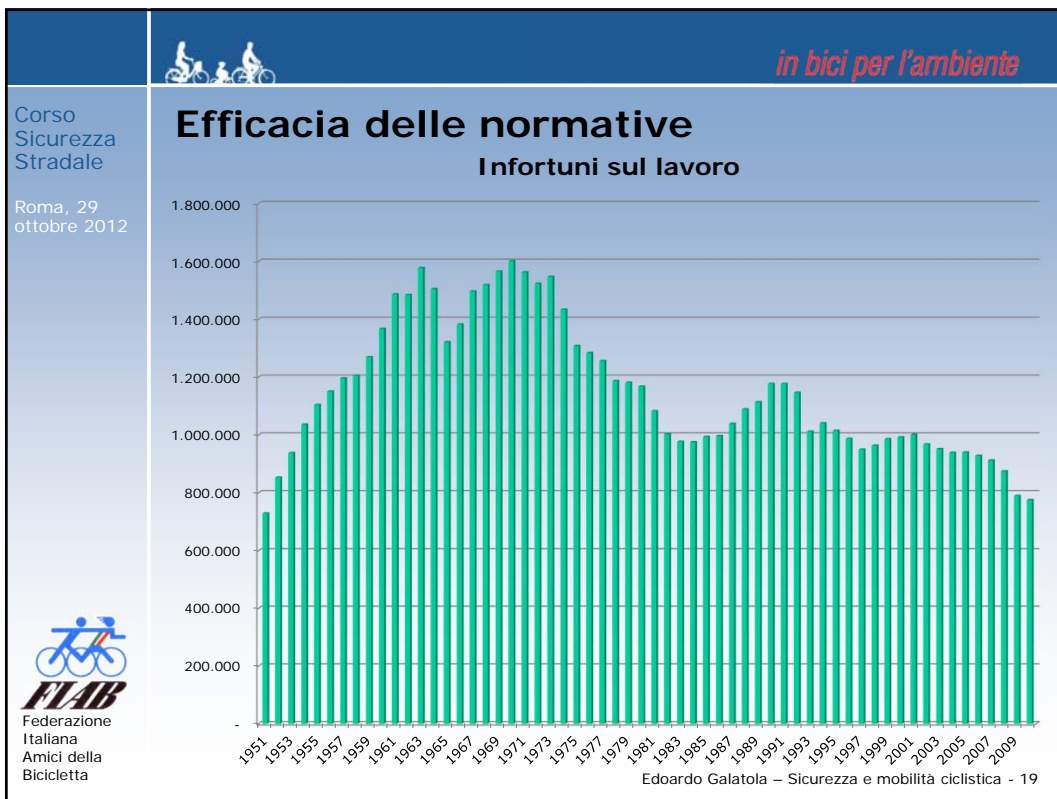
Lavoro: l'efficacia delle normative è tangibile

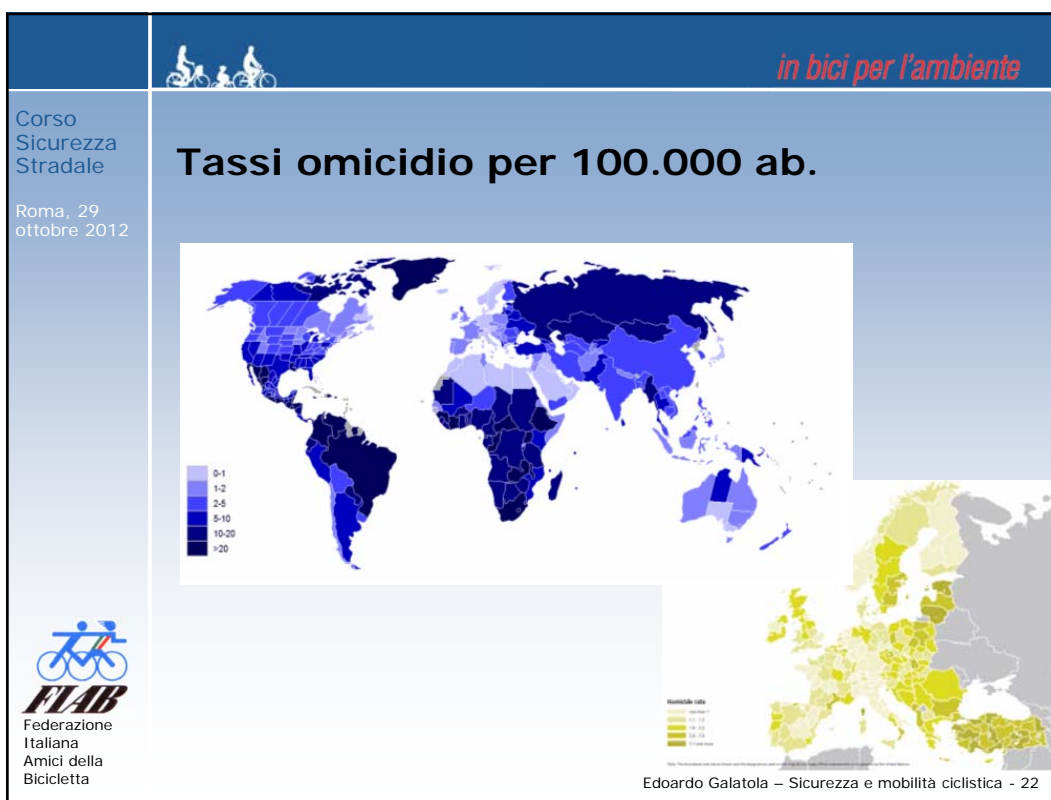
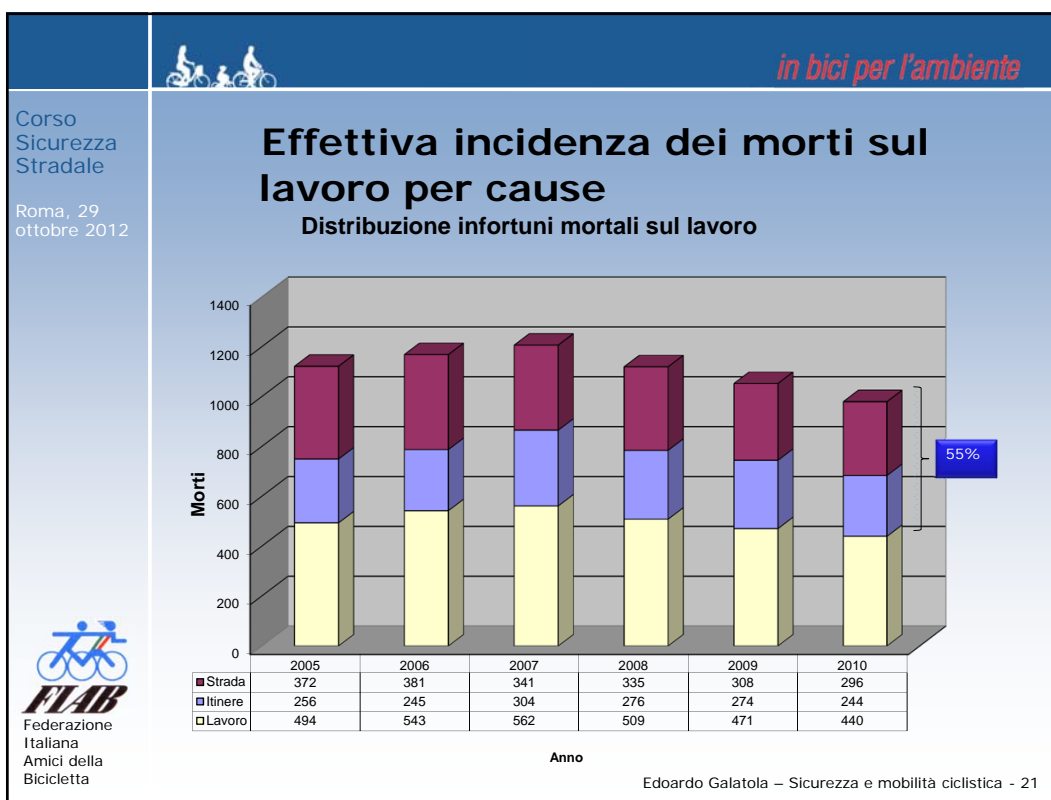
Morti sul lavoro

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 18



Federazione Italiana Amici della Bicicletta






in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Situazione in Italia

Fino a 0,46
 0,47 - 0,96
 0,97 - 1,46
 1,47 e oltre

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 23


 Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Situazione Omicidi in Italia

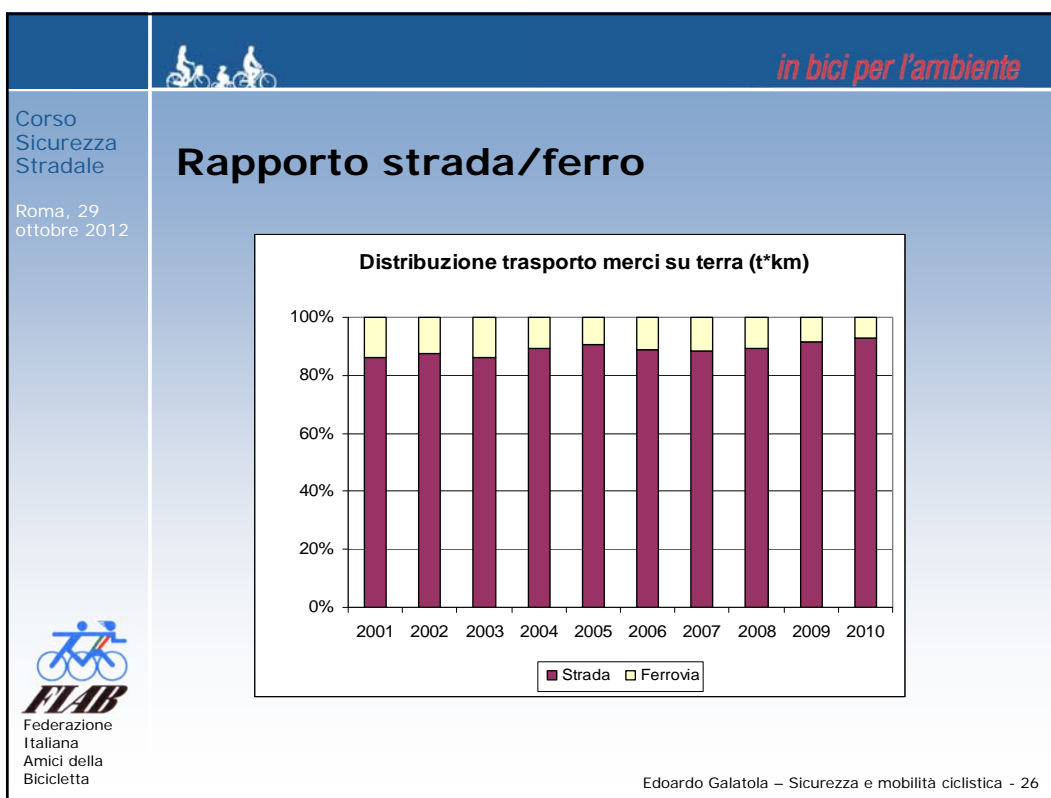
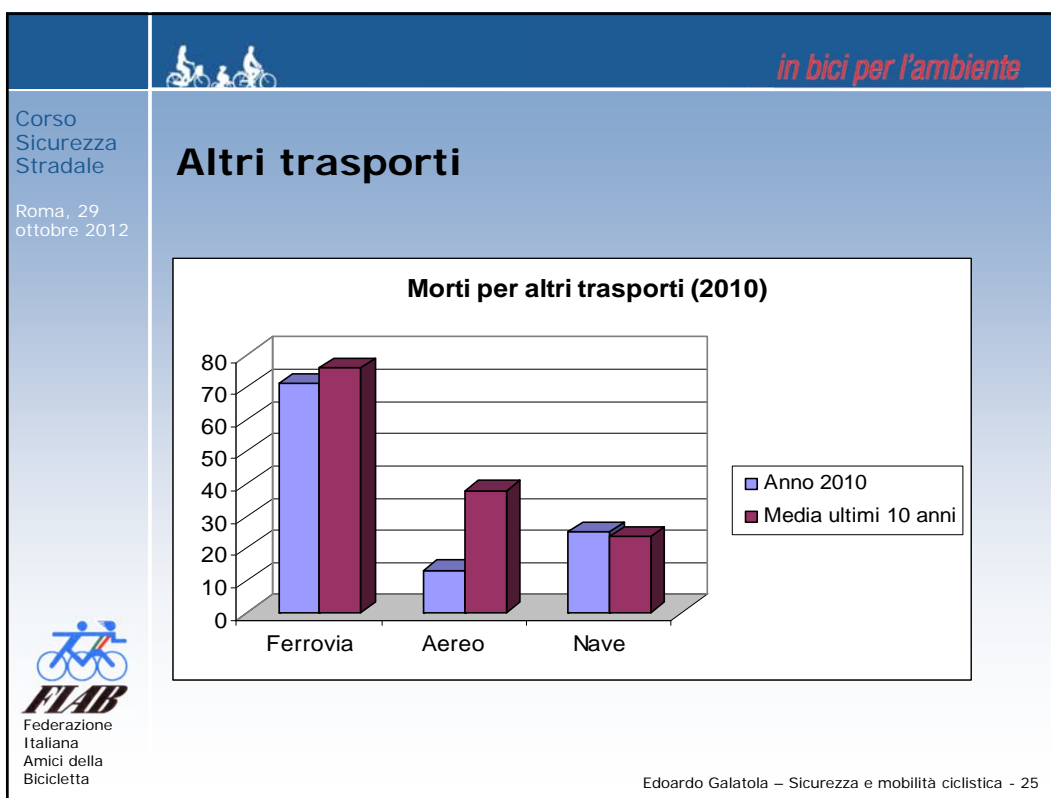
Andamento Omicidi in Italia

Omicidi 2008 suddivisi per causa

Categoria	Numero	Percentuale
Famiglia	171	28%
criminalità comune	135	22%
criminalità organizzata	128	21%
altri motivi	177	29%

1


 Federazione Italiana Amici della Bicicletta




in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

Politiche trasporto merci

Anno	Morti causati da trasporto merci su gomma
2007	992
2008	981
2009	729


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 27


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

Incidenza politiche dei trasporti

Anno/ morti per miliardo t* km	strada	ferrovia	nave
2007	5,53	0,48	
2008	5,44	0,47	
2009	4,35	0,60	
2010	4,40	0,51	0,28


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 28


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale


Roma, 29 ottobre 2012



Federazione Italiana Amici della Bicicletta


SICUREZZA STRADALE

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 29


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

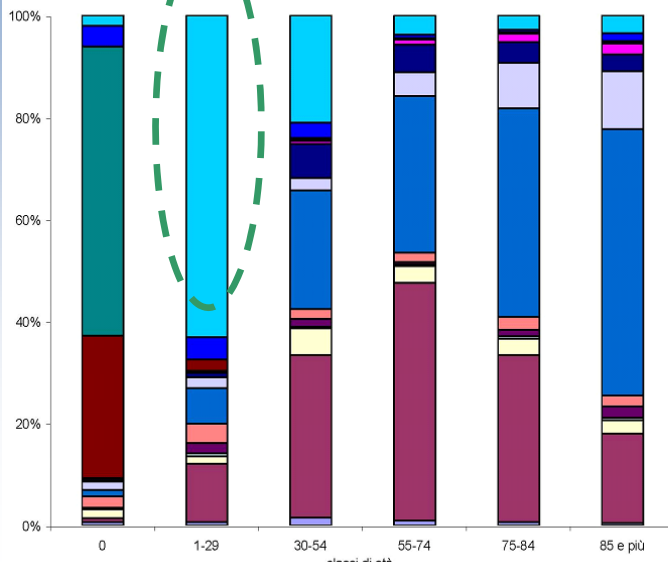
Roma, 29 ottobre 2012



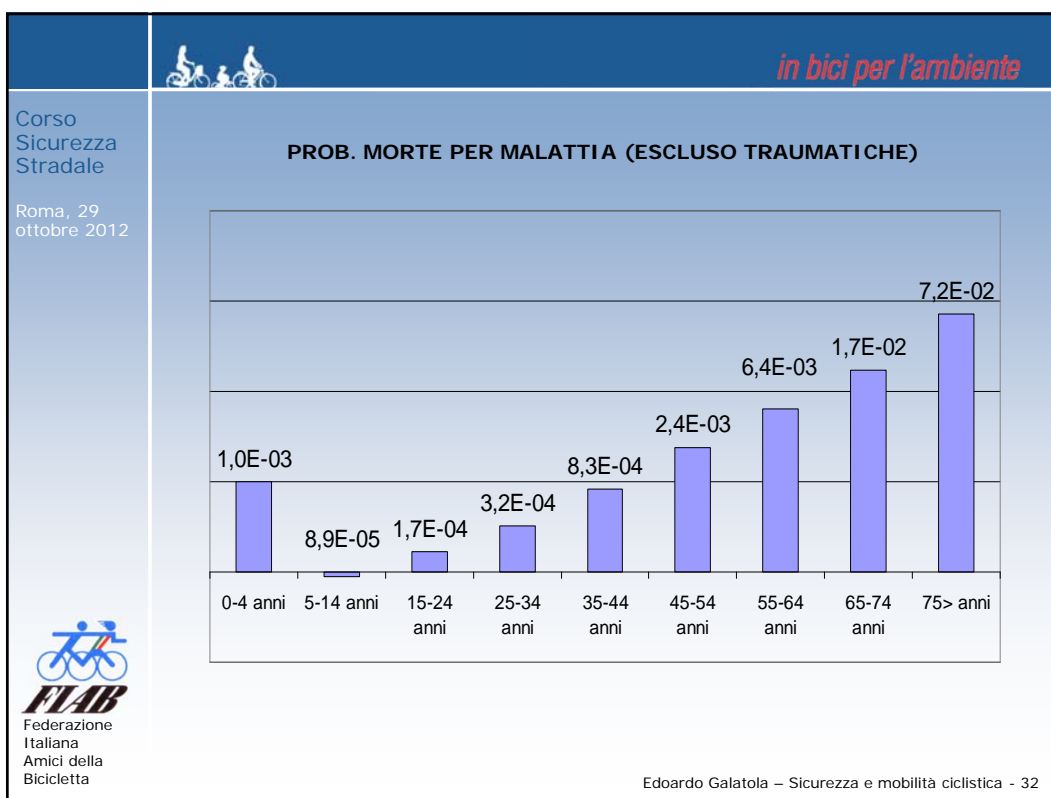
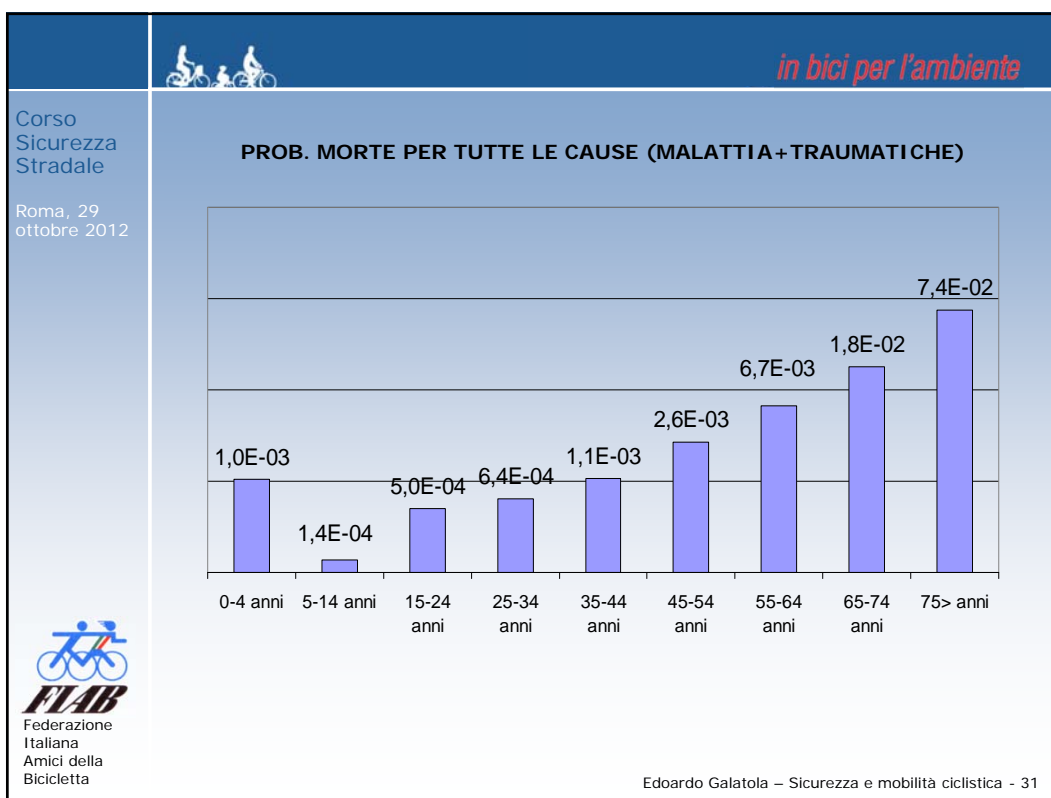
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

La distribuzione per classi di età mostra l'incidenza sulla fascia più giovane

Struttura per causa della mortalità per classi di età



- Traumatismi e Avvelenamenti
- Sintomi, Segni e Stati Morb Mal Definiti
- Alcune Cond. di Origine Perinatale
- Malformazioni Congenite
- Malattie del Sistema Osteomuscolare
- Malattie della Pelle
- Complicazioni della Gravidanza
- Malattie dell'Apparato Genitourinario
- Malattie dell'Apparato Digerente
- Malattie dell'Apparato Respiratorio
- Malattie del Sistema Circolatorio
- Malattie del Sistema Nervoso
- Disturbi Psicici
- Malattie del Sangue
- Malattie delle Ghiandole Endocrine
- Tumori
- Malattie Infettive e Parassitarie



in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

INQUADRAMENTO DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE NEL CONTESTO EUROPEO

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 33



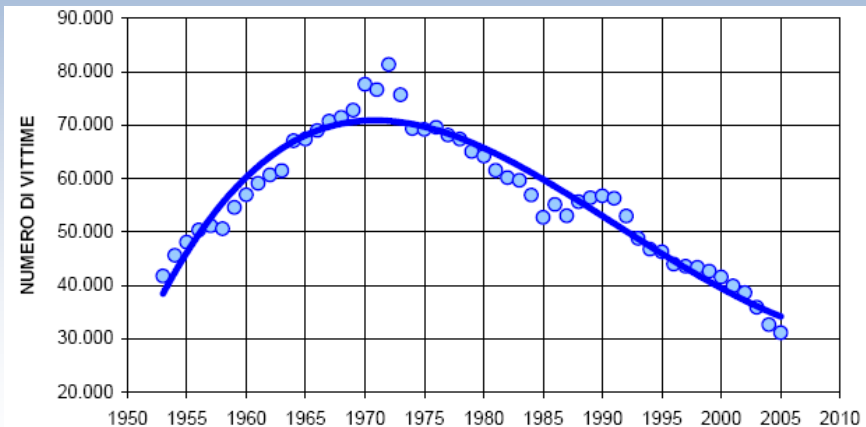
FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

in bici per l'ambiente


Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012


L'evoluzione della mortalità stradale ha un andamento costante in tutti i paesi



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 34




FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012




Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

UE15 – Evoluzione dal 1953 ad oggi


- Nei quindici Paesi che costituivano l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti, **gli incidenti stradali verificatisi tra il 1953 e il 2005, hanno determinato circa 2,9 milioni di morti e 87,3 milioni di feriti.**
- Il numero di vittime è cresciuto costantemente fino all'inizio degli anni '70, passando da 41.000 a oltre 81.000 morti/anno e da 1,0 a 2,1 milioni di feriti ogni anno.
- Dal 1972/1973 il numero di vittime comincia a ridursi fino ad arrivare a circa 31.000 morti e 1,5 milioni di feriti per anno nel 2005.
- L'andamento è quindi comune a quasi tutti i paesi ed è possibile distinguere 4 fasi:
 - **CRESCITA DELLE VITTIME** (ANNI '50 E '60)
 - **PRIMA FASE DI RIDUZIONE** (ANNI '70 E '80)
 - **STAGNAZIONE DEI PRIMI ANNI '90**
 - **NUOVA FASE DI RIDUZIONE** (DA METÀ DEGLI ANNI '90 A OGGI)

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 35


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

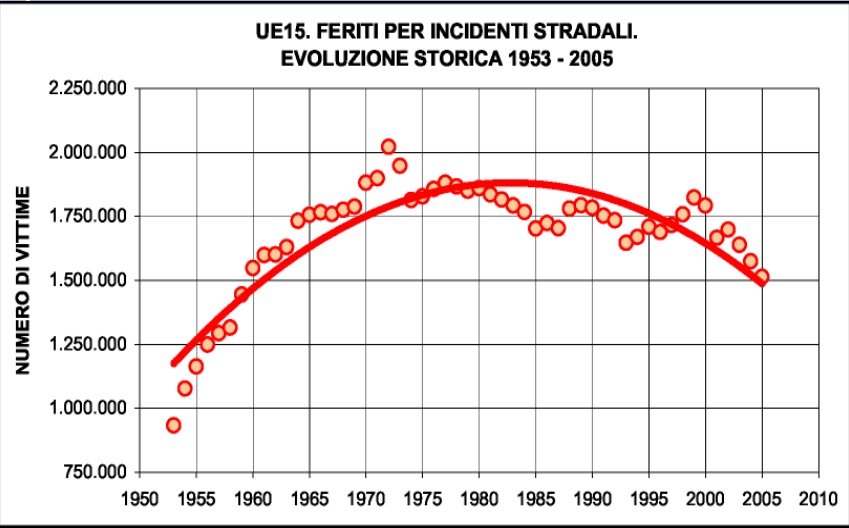
Roma, 29
ottobre 201



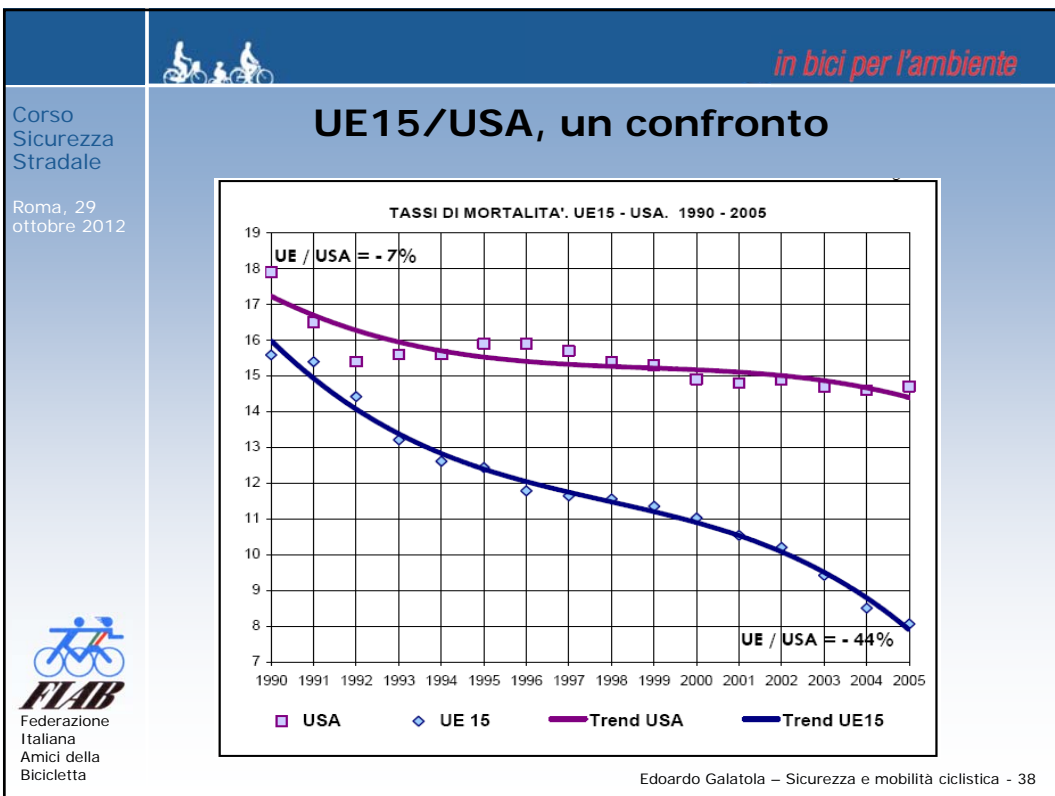
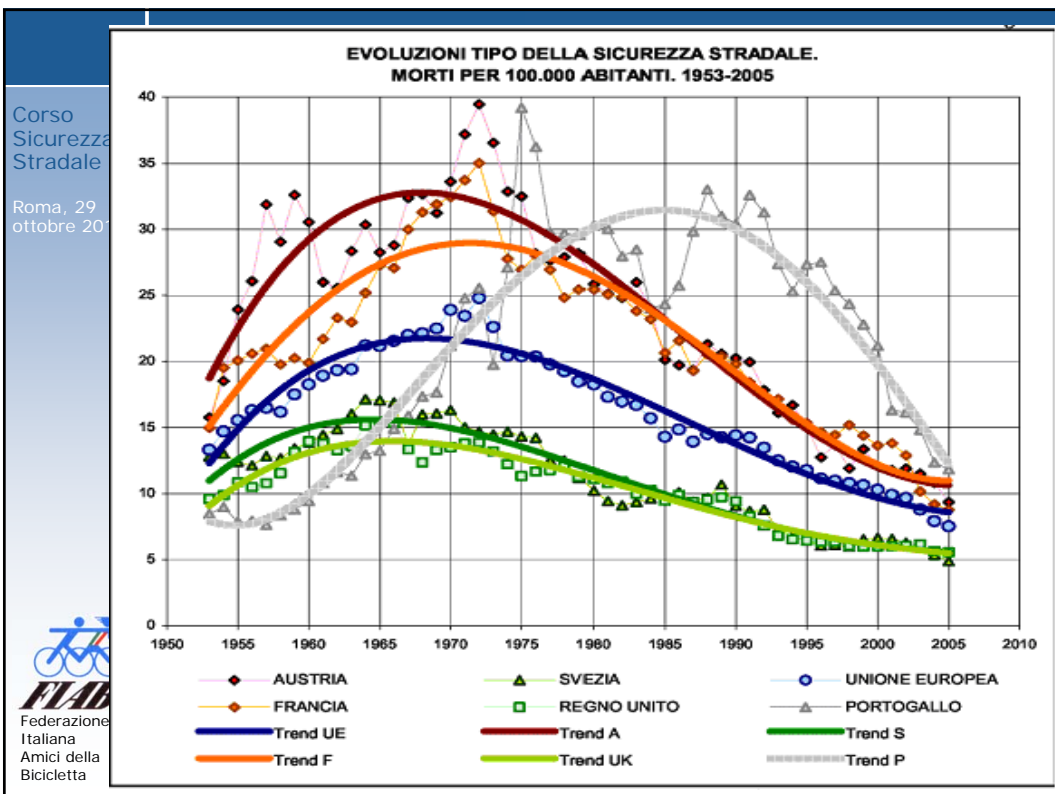
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta


UE15 – Evoluzione 1953-2005

**UE15. FERITI PER INCIDENTI STRADALI.
EVOLUZIONE STORICA 1953 - 2005**

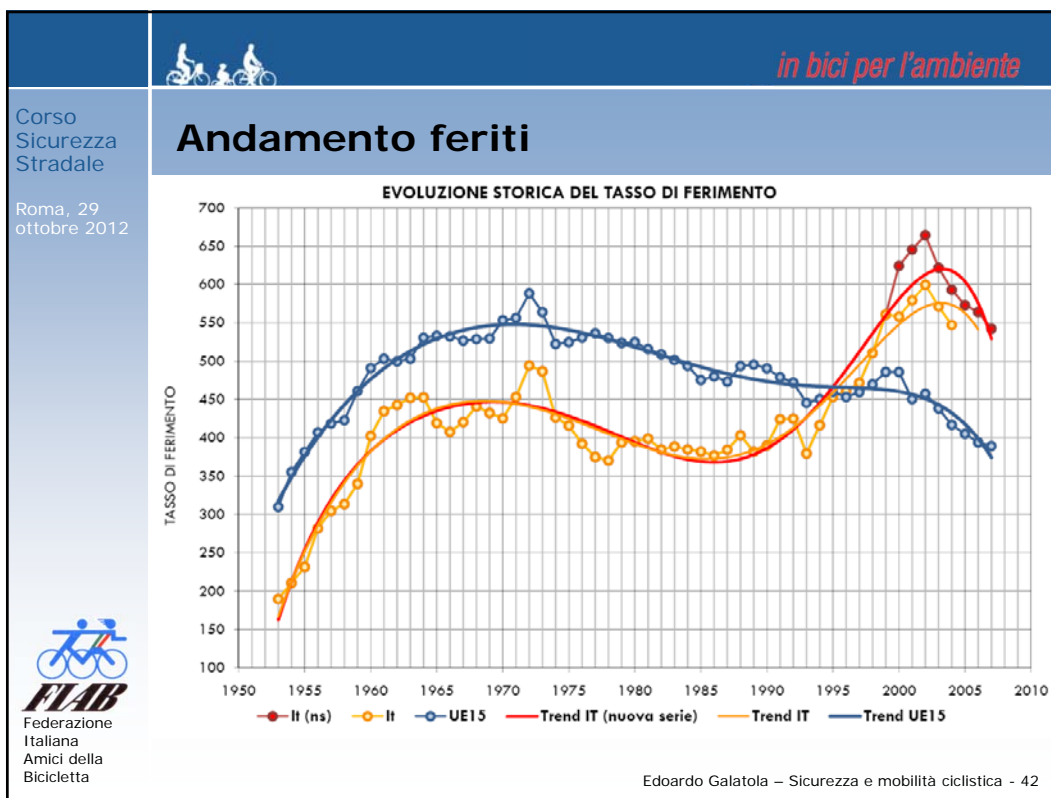
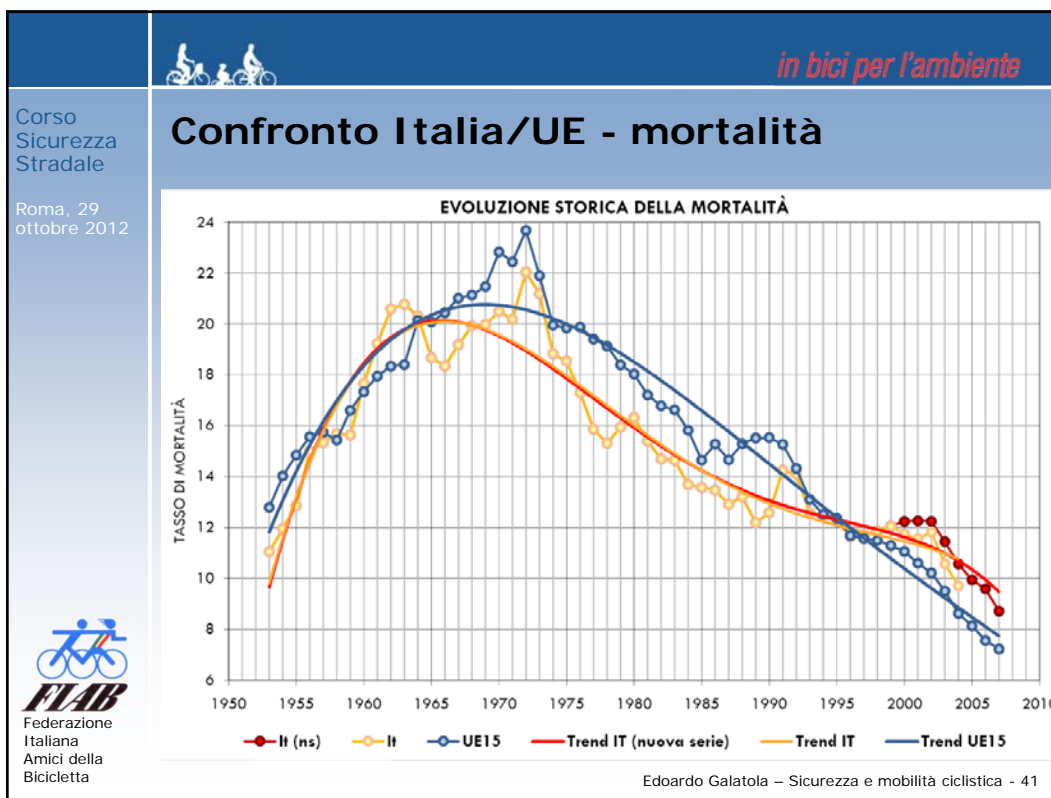



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 36



	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Nuove priorità</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Consapevolezza che la sicurezza stradale non è meccanicamente determinata da infrastrutture o veicoli ben progettati e adeguatamente realizzati e mantenuti; inoltre non basta chiedere ai cittadini comportamenti di guida più prudenti e rispettosi delle regole • Gli incidenti stradali non sono una fatalità ma il risultato di scelte di politiche infrastrutturali e dei trasporti • Conseguentemente, è possibile ridurre il numero delle vittime attraverso opportune politiche di sicurezza stradale. • Il focus dell'attenzione si sposta dai comportamenti di guida alle politiche comunitarie, nazionali e locali • Scelte e priorità sono indicate da organismi sovranazionali e attuate dai governi. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 39</p>


	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">SITUAZIONE IN ITALIA E CRITICITÀ PECULIARI</h2> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 40</p>




in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

L'EVOLUZIONE CONSENTE DI INDIVIDUARE QUATTRO FASI

NEGLI ULTIMI 26 ANNI L'ITALIA È PASSATA ATTRAVERSO QUATTRO FASI:

- I. LEGGERO MIGLIORAMENTO (-1,4%);
- II. STAGNAZIONE (+1,8%)
- III. REGRESSIONE (+5,1%)
- IV. INTENSO MIGLIORAMENTO (-3,4%)

LA FASE DI STAGNAZIONE E DI REGRESSIONE SONO IN OPPOSIZIONE RISPETTO ALL'EVOLUZIONE MEDIA DELLA UE15

VITTIME E COSTO SOCIALE. VARIAZIONE MEDIA ANNUA

Periodo	MORTI	FERITI	COSTO SOCIALE
1981 - 1989	-2,8%	-0,3%	-1,4%
1990 - 1996	-0,5%	3,2%	1,8%
1997 - 2002	0,8%	7,2%	5,1%
2003 - 2007	-5,3%	-2,8%	-3,4%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 43


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

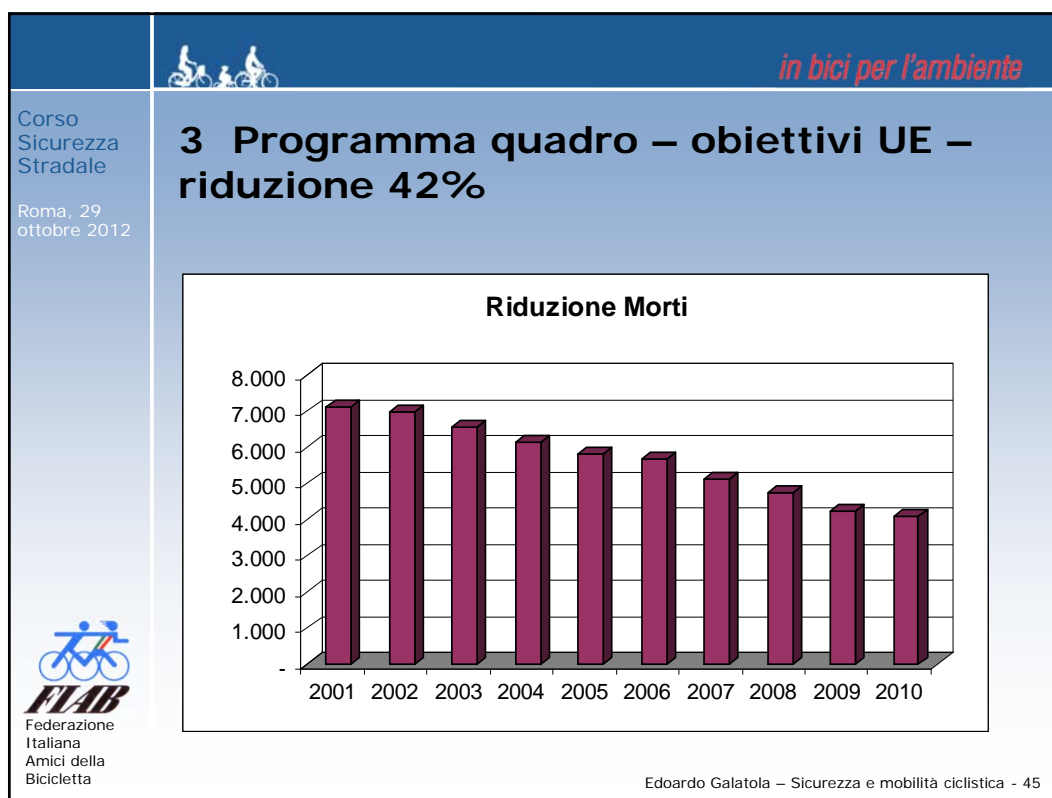
Ranking Italia per tasso mortalità

LA POSIZIONE DELL'ITALIA NELLA GRADUATORIA DELLA SICUREZZA STRADALE DEI PAESI DELLA UE15

PAESI DELLA UE15 PER TASSI DI MORTALITÀ (MORTI PER 100.000 ABITANTI)														
	1970	1980	1990	2000	2002	2006	2007							
1	GRECIA	12,5	SVEZIA	10,2	REGNO UNITO	9,1	REGNO UNITO	5,7	REGNO UNITO	5,8	OLANDA	4,5	OLANDA	4,3
2	REGNO UNITO	13,5	REGNO UNITO	10,7	SVEZIA	9,1	SVEZIA	6,7	OLANDA	6,1	SVEZIA	4,9	REGNO UNITO	5,0
3	SPAGNA	16,2	FINLANDIA	11,5	OLANDA	9,2	OLANDA	7,3	SVEZIA	6,3	REGNO UNITO	5,5	SVEZIA	5,2
4	SVEZIA	16,3	DANIMARCA	13,5	DANIMARCA	12,3	FINLANDIA	7,7	FINLANDIA	8,0	DANIMARCA	5,7	GERMANIA	6,0
5	IRLANDA	18,3	OLANDA	14,2	ITALIA (m)	12,6	GERMANIA	9,1	GERMANIA	8,3	GERMANIA	6,2	FINLANDIA	7,2
6	ITALIA (m)	20,5	GRECIA	15,1	FINLANDIA	13,0	DANIMARCA	9,3	DANIMARCA	8,6	FINLANDIA	6,4	FRANCIA	7,3
7	PORTOGALLO	21,2	ITALIA (m)	16,3	IRLANDA	13,6	IRLANDA	11,0	IRLANDA	9,7	FRANCIA	7,8	DANIMARCA	7,5
8	FINLANDIA	22,9	IRLANDA	16,6	GERMANIA	14,0	ITALIA (m)	12,2	AUSTRIA	11,9	LUSSEMBURGO	7,9	IRLANDA	7,8
9	OLANDA	24,5	SPAGNA	17,5	LUSSEMBURGO	18,7	LUSSEMBURGO	13,2	ITALIA (m)	12,2	AUSTRIA	8,9	AUSTRIA	8,3
10	DANIMARCA	24,6	GERMANIA	19,3	FRANCIA	19,8	AUSTRIA	13,4	BELGIO	12,7	IRLANDA	9,0	SPAGNA	8,6
11	GERMANIA	27,3	BELGIO	24,3	BELGIO	19,9	FRANCIA	13,6	FRANCIA	12,9	PORTOGALLO	9,2	ITALIA (m)	8,7
12	BELGIO	31,8	FRANCIA	25,4	AUSTRIA	20,3	BELGIO	14,4	SPAGNA	13,1	SPAGNA	9,5	LUSSEMBURGO	9,0
13	FRANCIA	32,4	AUSTRIA	25,9	GRECIA	23,1	SPAGNA	14,6	LUSSEMBURGO	14,0	ITALIA (m)	9,6	PORTOGALLO	9,2
14	AUSTRIA	33,6	LUSSEMBURGO	27,0	SPAGNA	23,3	GRECIA	19,3	GRECIA	14,9	BELGIO	10,0	BELGIO	10,1
15	LUSSEMBURGO	39,0	PORTOGALLO	30,3	PORTOGALLO	30,4	PORTOGALLO	21,2	PORTOGALLO	16,1	GRECIA	15,0	GRECIA	14,1
	UE 15	22,8	UE 15	18,0	UE 15	15,5	UE 15	11,1	UE 15	10,2	UE 15	7,6	UE 15	7,2

Paesi con tassi inferiori alla media di oltre il 15%
Paesi con tassi simili alla media UE15 (+/- 15%)
Paesi con tassi superiori alla media di oltre il 15%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 44



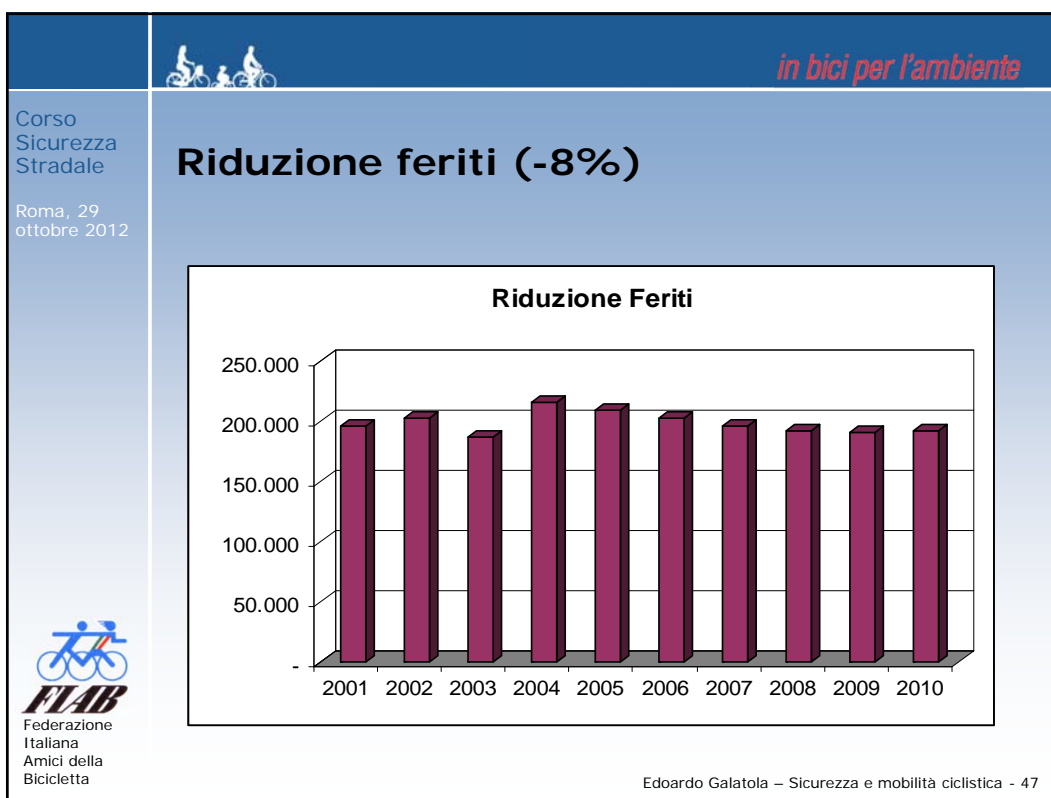
in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012



Rank	Totale 2001-2010	Reduzione (%)
1	Lettonia	-61%
2	Estonia	-61%
3	Spagna	-55%
4	Lussemburgo	-54%
5	Francia	-51%
6	Slovenia	-50%
7	Svezia	-50%
8	Portogallo	-49%
9	Irlanda	-48%
10	Media Eu 15	-48%
11	Germania	-48%
12	Regno Unito	-46%
13	Slovacchia	-44%
14	Belgio	-43%
15	Media Eu 27	-43%
16	Austria	-42%
17 (10 UE)	Italia	-42%
18	Olanda	-41%
19	Ungheria	-40%
20	Rep. Ceca	-40%
21	Cipro	-39%
22	Danimarca	-39%
23	Finlandia	-38%
24	Grecia	-32%
25	Polonia	-29%

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 46



	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Affidabilità dei dati</h2> <ul style="list-style-type: none"> • È da notare però una differenza sistematica tra i dati rilevati da ACI- ISTAT e le statistiche sanitarie sulla mortalità. • Nel 2009 le statistiche ACI/Istat che contabilizzano i morti fino ad un mese dall'incidente registrano 4237 casi. • Le statistiche sanitarie invece, di cui alla pubblicazione Istat/Cause di morte, riportano 4775 decessi imputabili al trasporto stradale. • Questo 11% di differenza (che una volta era anche superiore) non è accettabile e deve essere contabilizzato. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 49</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">CRITICITÀ AREE URBANE</h2> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 50</p>


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012




Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Domande e risposte

- Qual'è la situazione delle strade italiane rispetto a quelle degli altri paesi in Europa?




Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 51


in bici per l'ambiente

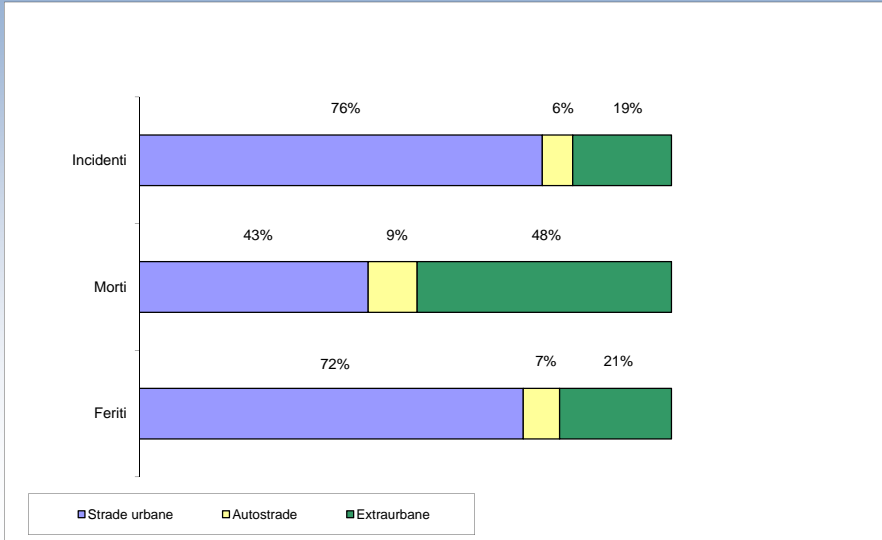
Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

L'ESTREMA CRITICITA' DELLE AREE URBANE (DATI 2010)




Categoria	Strade urbane	Autostrade	Extraurbane
Incidenti	76%	6%	19%
Morti	43%	9%	48%
Feriti	72%	7%	21%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 52

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

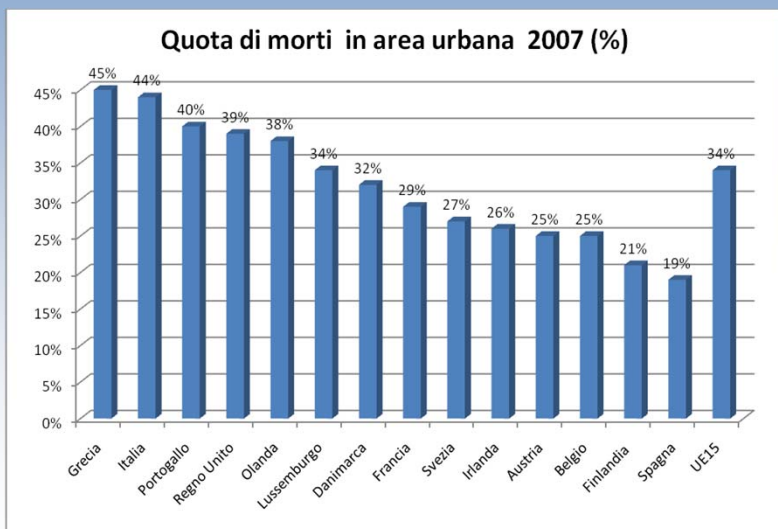
Roma, 29 ottobre 2012



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Un dato che ci discosta dall'Europa

Quota di morti in area urbana 2007 (%)




Paese	Quota di morti (%)
Grecia	45%
Italia	44%
Portogallo	40%
Regno Unito	39%
Olanda	38%
Lussemburgo	34%
Danimarca	32%
Francia	29%
Svezia	27%
Irlanda	26%
Austria	25%
Belgio	25%
Finlandia	21%
Spagna	19%
UE15	34%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 53

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

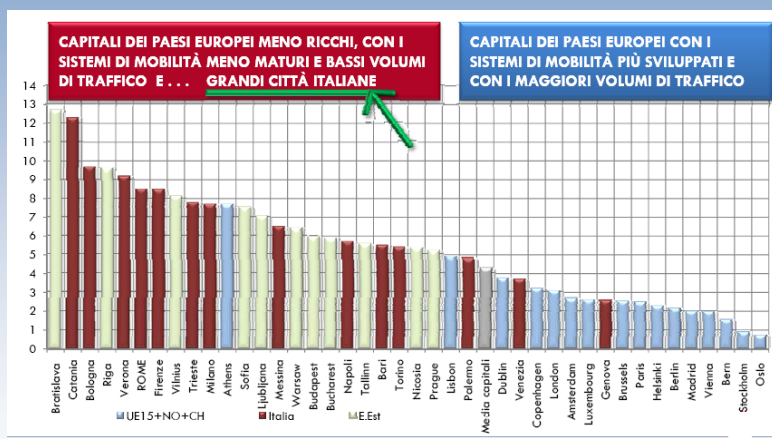


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Più grave nelle grandi aree urbane

CAPITALI DEI PAESI EUROPEI MENO RICCHI, CON I SISTEMI DI MOBILITÀ MENO MATURI E BASSI VOLUMI DI TRAFFICO E . . . GRANDI CITTÀ ITALIANE

CAPITALI DEI PAESI EUROPEI CON I SISTEMI DI MOBILITÀ PIÙ SVILUPPATI E CON I MAGGIORI VOLUMI DI TRAFFICO



Città	UE15+NO+CH	Italia	M.E.Est
Bratislava	13		
Catania		12	
Bologna	10		
Riga	10		
Verona		9	
ROME		9	
Firenze		8	
Vilnius	8		
Trieste		8	
Milano		8	
Athens	8		
Sofia		7	
Ljubljana	7		
Messina		7	
Warsaw	7		
Budapest		6	
Bucharest		6	
Napoli		6	
Tallin	6		
Borri		6	
Torino		6	
Nicosia		6	
Prague	6		
Lisbon		6	
Palermo		6	
Media capitali	6		
Dublin		6	
Venezia		6	
Copenaghen	6		
London		6	
Amsterdam	6		
Luxembourg		6	
Genova		6	
Brussels	6		
Paris		6	
Helsinki	6		
Berlin		6	
Madrid		6	
Vienna		6	
Bern	6		
Stoccolma		6	
Oslo		6	

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 54

in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

Le grandi aree urbane italiane

FOCUS SULLE GRANDI CITTÀ ITALIANE. 2007

GRANDI AREE URBANE ITALIANE (GAU)
ORDINATE PER TASSO DI MORTALITÀ

GAU	Tasso di Mortalità
Catania	9,6
Messina	9,0
Verona	7,7
Bologna	7,5
Roma	7,4
Bari	7,4
Firenze	7,0
Milano	6,6
Trieste	6,3
Venezia	5,6
Napoli	5,4
Torino	5,2
Palermo	5,1
Genova	0,6
Media GAU	6,3

VIENNA, MADRID, BERLINO, PARIGI
OSLO, STOCOLMA, BERNA

FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

in bici per l'ambiente

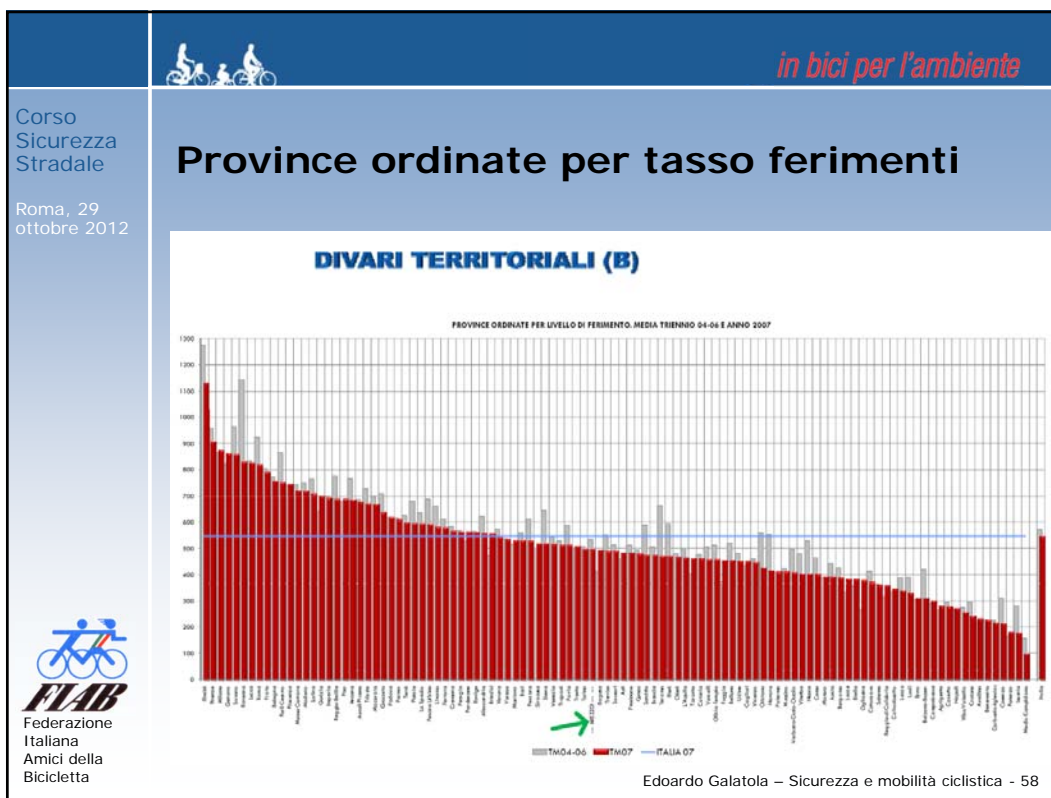
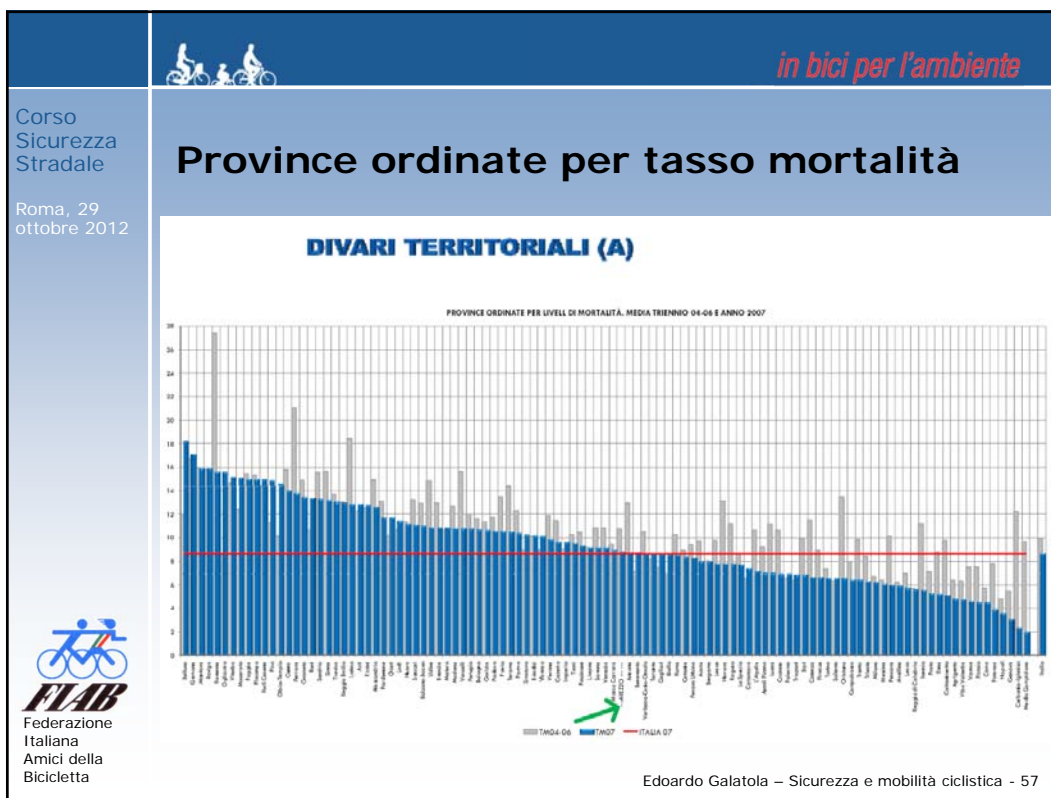
Corso
Sicurezza
Stradale

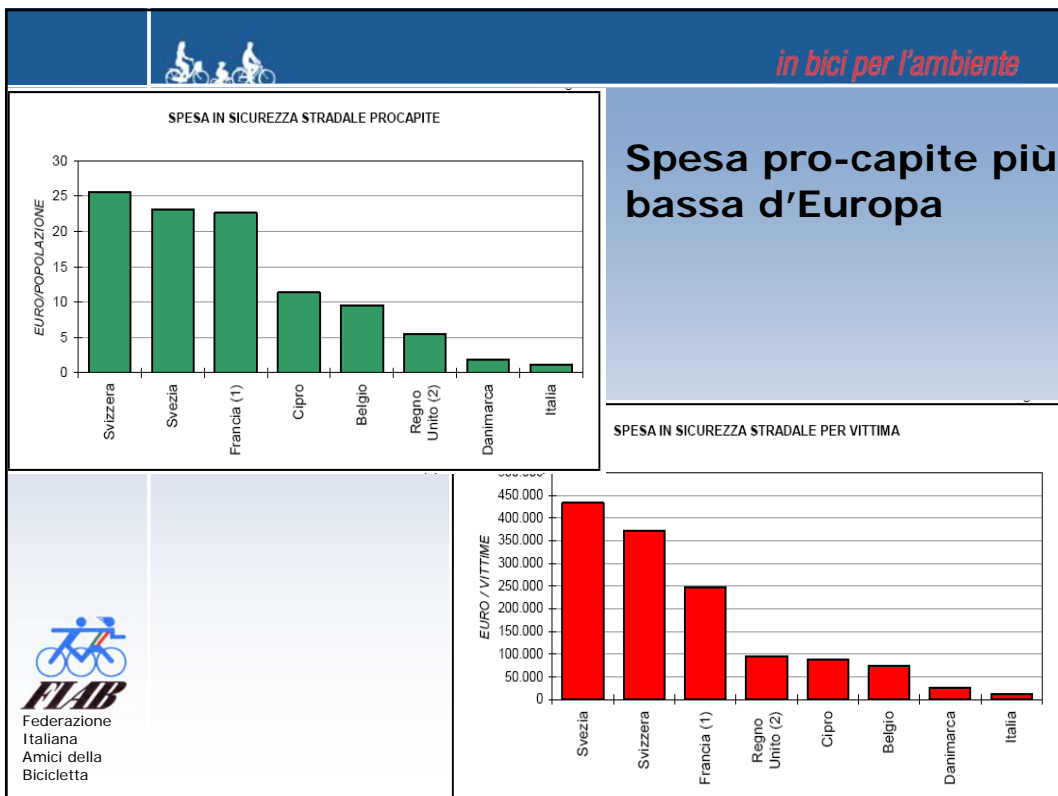
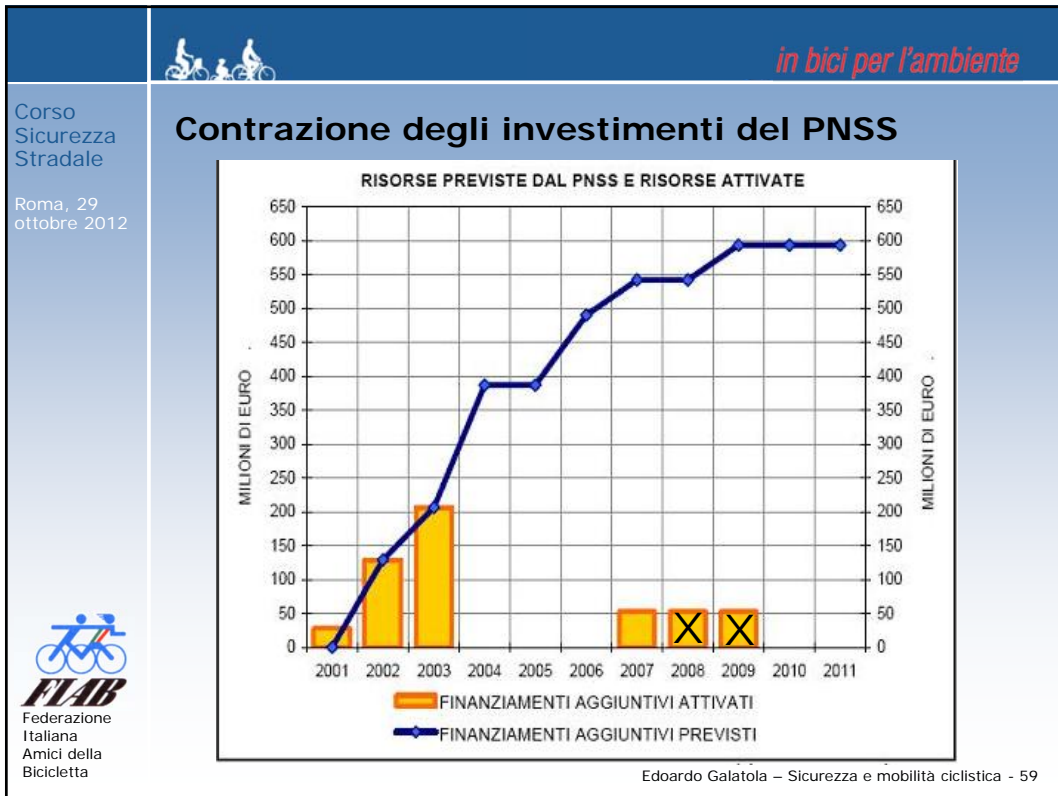
Roma, 29
ottobre 2012

DISOMOGENEITÀ TERRITORIALE

FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 56





in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

**VALUTAZIONE EX-POST DEL TERZO
PROGRAMMA D'AZIONE EUROPEO PER LA
SICUREZZA STRADALE**

Year	EU fatalities	2010 objective
1991	75,400	-
1996	59,400	-
2001	54,000	-
2006	43,000	-
2009	34,500	-
2010	-	27,000

Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 63

in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

PRINCIPI DEL 4° PROGRAMMA

- Ricerca di più elevati standard di sicurezza stradale in Europa
- Approccio integrato alla sicurezza stradale
- Sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivisa



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 64



	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI STRATEGICI</h2> <ol style="list-style-type: none"> 1. Migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada 2. Rinforzare l'applicazione del codice della strada 3. Infrastrutture stradali più sicure 4. Veicoli più sicuri 5. Promuovere l'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale 6. Migliorare gli interventi di emergenza e i servizi post-infortunio 7. Proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 65</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">APPLICAZIONE DELLE TECNICHE DI ANALISI DEL RISCHIO ALLA SICUREZZA STRADALE</h2> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 66</p>

	<i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p> 	<h2 style="text-align: center;">Analisi di rischio</h2> <ul style="list-style-type: none"> • La direttiva 96/2008/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali attualmente applicabile solo alla rete transeuropea, è stata recepita in Italia con il Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n. 35 • Il decreto in argomento si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea e, a decorrere dall'1 gennaio 2016 anche alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale • Nel decreto viene precisato che deve essere effettuata, in fase di pianificazione o di programmazione, la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale denominata "VISS" • Quanto previsto va esteso agli ambiti urbani e la valutazione deve essere applicata anche a infrastrutture esistenti con tecniche di analisi di rischio, di seguito descritte a livello di proposta <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 67</p>

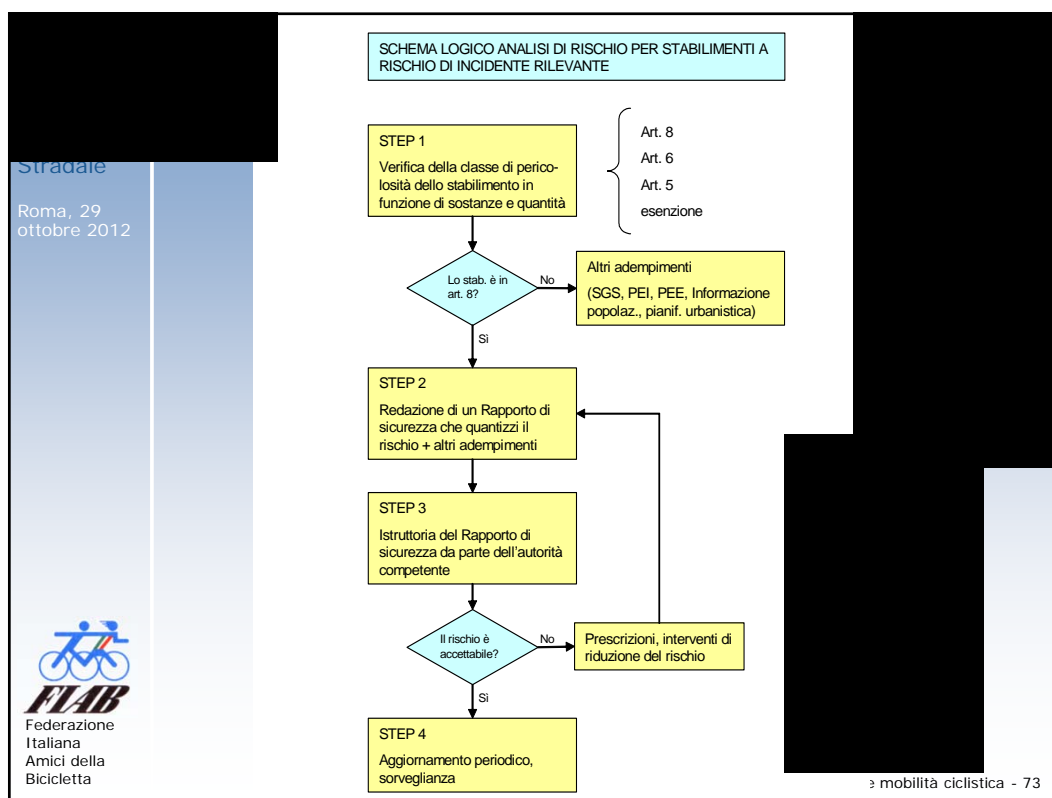
	<i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p> 	<h2 style="text-align: center;">Analisi di rischio</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Una volta definiti dei limiti sulla tollerabilità del rischio per il trasporto stradale, occorre definire le modalità per poter raggiungere tale obiettivo. • La riduzione del rischio si ottiene sia riducendo le conseguenze che riducendo le probabilità, con interventi di mitigazione o di misure preventive. • Per raggiungere tale fine occorre utilizzare le tecniche di analisi del rischio, ormai consolidate nel settore del rischio industriale. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 68</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Analisi di rischio</h2> <ul style="list-style-type: none"> • La valutazione del rischio, obbligatoria per tutte le realtà coinvolte dal rischio industriale, segue uno schema logico sintetizzabile in: <ul style="list-style-type: none"> • guarda cosa è già successo, • verifica cosa può succedere, • analizza tutti i modi in cui può succedere, • identifica gli eventi anomali, • valuta l'entità dei danni, • individua gli interventi, • verifica il raggiungimento degli obiettivi. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 69</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Analisi di rischio</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Se il livello riscontrato di rischio non risulta essere tollerabile occorre intervenire obbligatoriamente con tecniche di mitigazione o di prevenzione. • Tutta l'analisi deve essere documentata in un documento oggetto di istruttoria da parte di un'autorità competente denominato rapporto di sicurezza. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 70</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Analisi di rischio</h2> <ul style="list-style-type: none"> • L'analisi di rischio può diventare uno strumento per il raggiungimento degli obiettivi prefissati di riduzione del rischio anche per il trasporto stradale. • I principi generali devono essere impostati a livello nazionale, ma l'applicazione e la verifica deve essere effettuata su scala locale. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 71</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;"><u>APPLICAZIONE DELLE TECNICHE DI ANALISI DI RISCHIO ALLA SICUREZZA STRADALE</u></h2> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 72</p>



 *in bici per l'ambiente*

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

TRASPOSIZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

- Risulta evidente che la trasposizione degli obblighi individuati dalla cosiddetta Direttiva Seveso per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante non possono essere traslati tout-court per trattare la sicurezza stradale, ma le analogie sono maggiori e più sorprendenti di quanto uno possa immaginare.


Federazione Italiana Amici della Bicicletta


Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 74

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

TERMINOLOGIA

	RISCHIO INDUSTRIALE	SICUREZZA STRADALE
Estensore dell'analisi di rischio ed ente controllato	Stabilimento	Provincia/Comune
Analisi di rischio	Rapporto di Sicurezza	Piano di Sicurezza della mobilità Locale
Ente di controllo e titolare dell'istruttoria	C.T.R. presso la Direzione Regionale dei VVF e/o Regione competente	Costituenda Agenzia Nazionale della Sicurezza Stradale?


Federazione Italiana Amici della Bicicletta


Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 75

in bici per l'ambiente


Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Indice di Pericolosità Strade

IPS <small>extraurbano</small>	Morti per 100 km
Massimo rischio	10
Rischio elevato	5
Rischio intermedio	2
Dato medio nazionale	1
Soglia tollerabilità	0,1



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 76


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012




Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Classe di Pericolosità Stradale


CPS _{prov/com}	IDS	Una o più tratte sono a
A - Alta	Massimo o elevato	Rischio massimo o elevato
B - Media	Medio	Rischio intermedio
C - Bassa	Basso	Tutte a bassa incidentalità

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 77


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Indice di Danno Sociale

- Il PNSS introduce un IDS ponderando i morti e i feriti in proporzione al costo sociale sostenuto per gli uni e per gli altri e adottando un ulteriore coefficiente di ponderazione (pari a 2) per il dato relativo ai morti, al fine di orientare più decisamente l'indice verso le situazioni di massima gravità e normalizzando tutto a 100.

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 78


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

Indice di Danno Sociale

Classe di danno sociale	IDS provinciale	IDS comunale
Massimo	$IDS \geq 50$	$IDS \geq 40$
Elevato	$50 > IDS \geq 25$	$40 > IDS \geq 10$
Medio	$25 > IDS \geq 12$	$10 > IDS \geq 7$
Basso	$IDS < 12$	$IDS < 7$

 Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 79

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale


Roma, 29 ottobre 2012

Classe di Pericolosità Stradale

CPS prov/com	IDS	Una o più tratte sono a
A - Alta	Massimo o elevato	Rischio massimo o elevato
B - Media	Medio	Rischio intermedio
C - Bassa	Basso	Tutte a bassa incidentalità

 Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 80


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

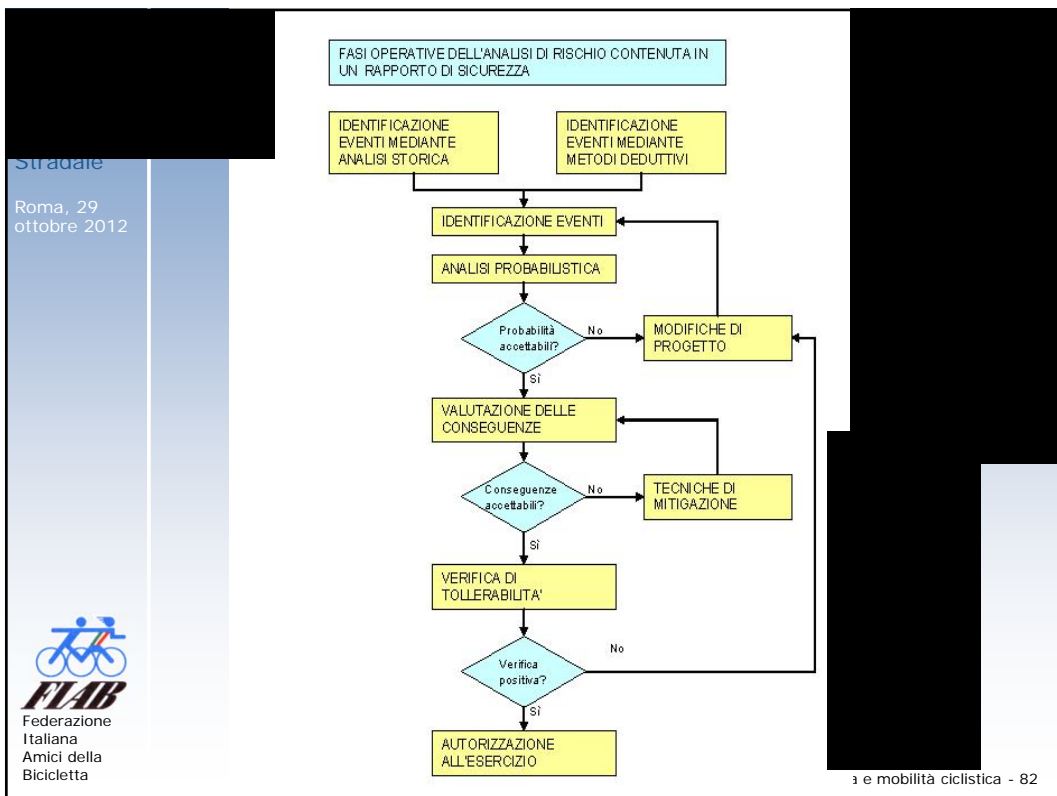
Roma, 29
ottobre 2012

CONTENUTI DEL PIANO DI SICUREZZA DELLA MOBILITÀ LOCALE



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 81



in bici per l'ambiente

TERMINOLOGIA

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

RAPPORTO DI SICUREZZA	PIANO DI SICUREZZA DELLA MOBILITÀ LOCALE
Analisi storica	Raccolta dati sull'incidentalità stradale
Identificazione degli eventi mediante metodi deduttivi	Road safety audits, analisi disaggregata
Identificazione delle probabilità di accadimento	Ricomposizione del rischio e simulazione dell'efficacia degli interventi
Modifiche di progetto	Interventi sulle infrastrutture e sui conducenti
Valutazione delle conseguenze	Simulazione degli impatti
Tecniche di mitigazione	Tecniche di mitigazione
Verifica di tollerabilità	Verifica di tollerabilità


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 83

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Fiab
Federazione Italiana Amici della Bicicletta
via Borsieri, 4/E
20159 Milano
tel e fax 02-69.31.16.24
www.fiab-onlus
info@fiab-onlus.it

Edoardo Galatola
348-2269002
<http://sicurezza.ciclotodi.it>
Edoardo.galatola@sindar.it


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 84

	<i>in bici per l'ambiente</i>
	<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p> <h1>PROGETTO CITTÀ SICURE</h1> <h2>Corso di formazione sulla Sicurezza stradale</h2> <h3>Sicurezza e mobilità ciclistica</h3> <h3>Parte 2</h3> <p>Edoardo Galatola Responsabile Sicurezza FIAB</p>  <p>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 1</p>
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	

	<i>in bici per l'ambiente</i>
	<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p> <h1>SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ CICLISTICA</h1> <h2>Un binomio inscindibile</h2> <p>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 2</p>
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	



in bici per l'ambiente



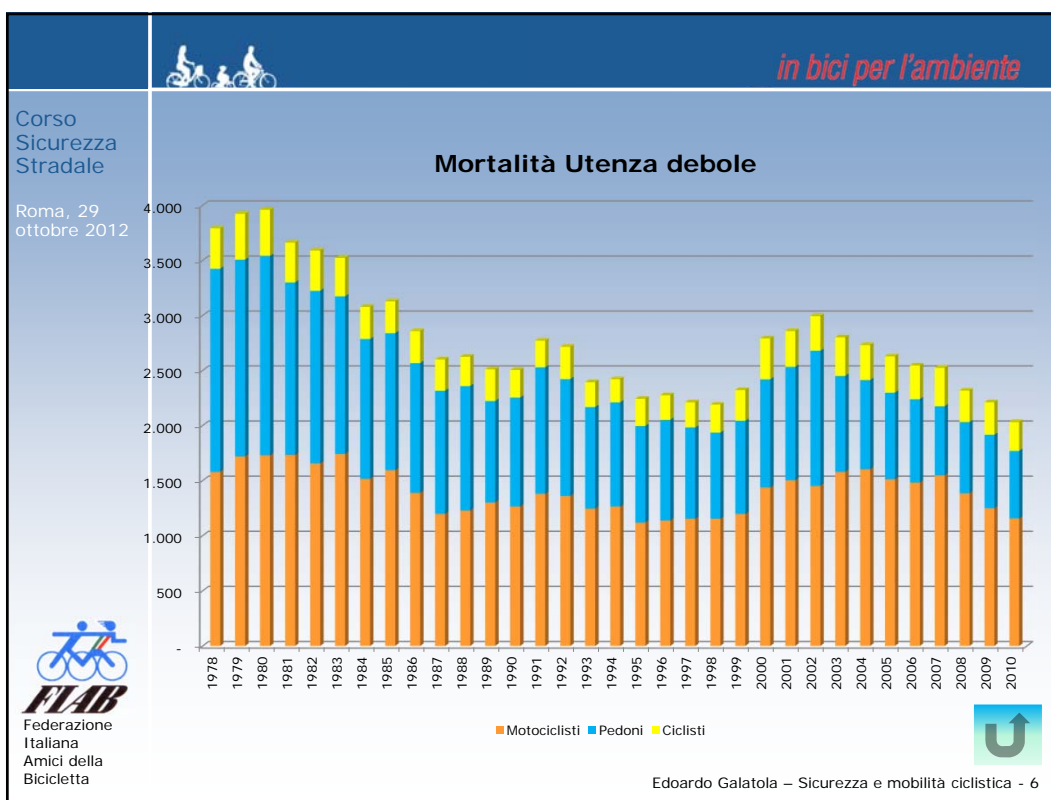
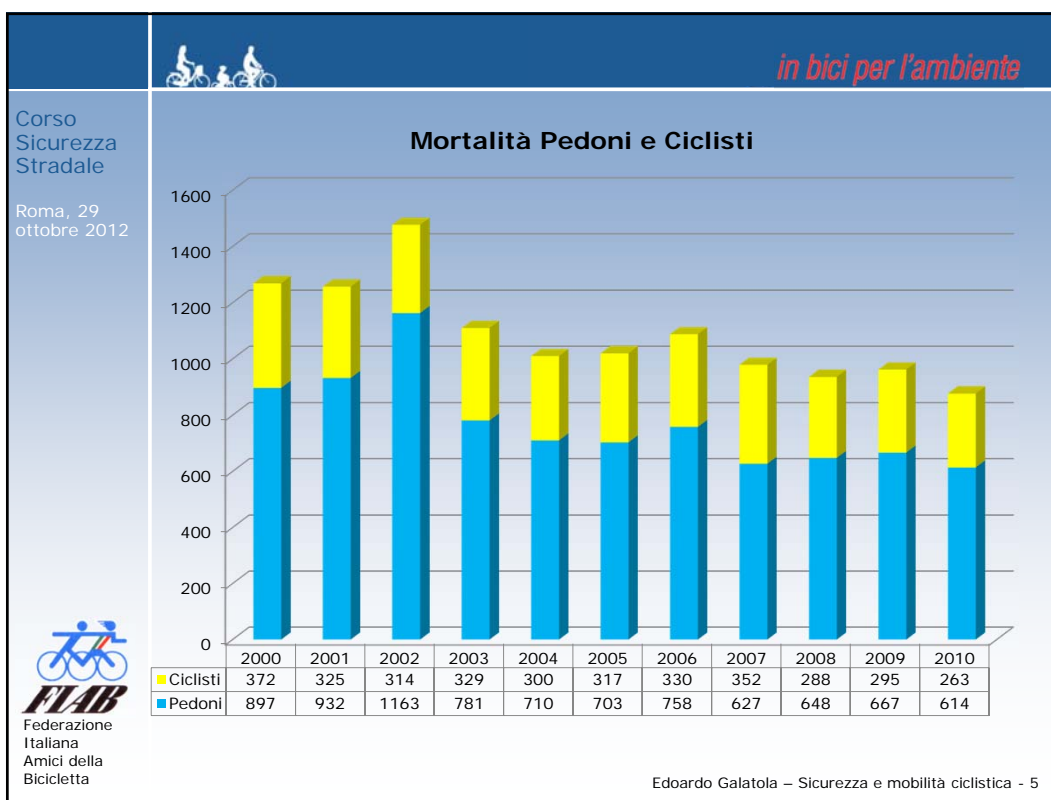
Corso
Sicurezza
Stradale

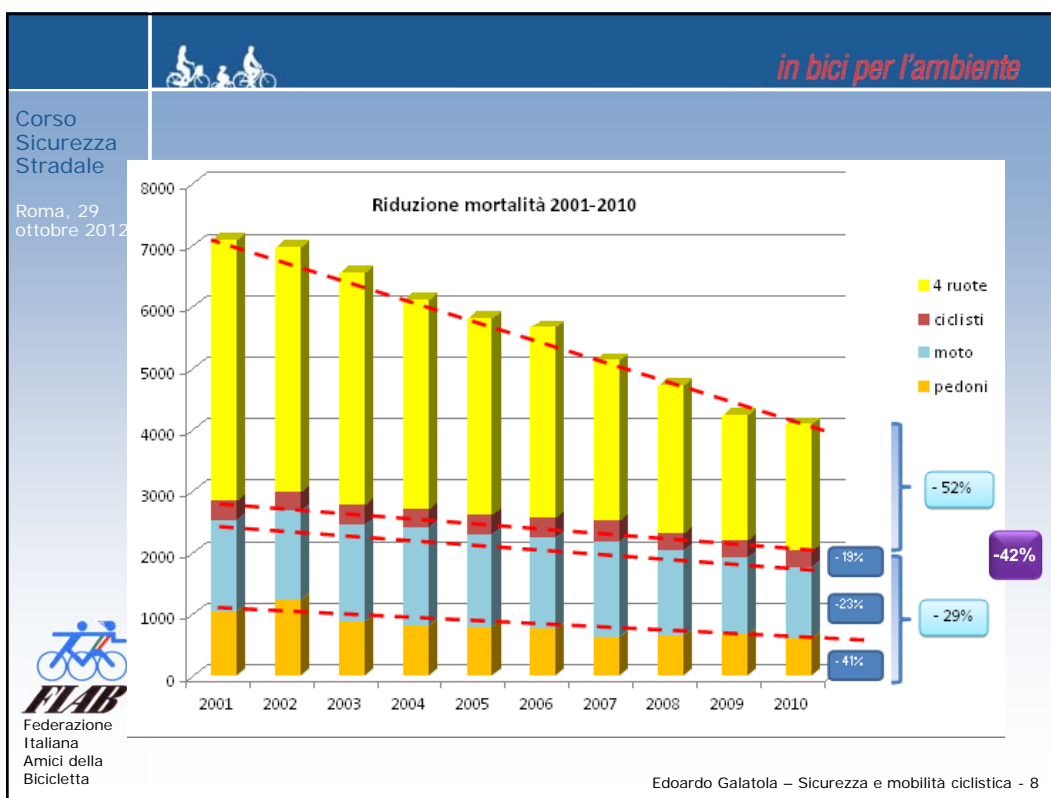
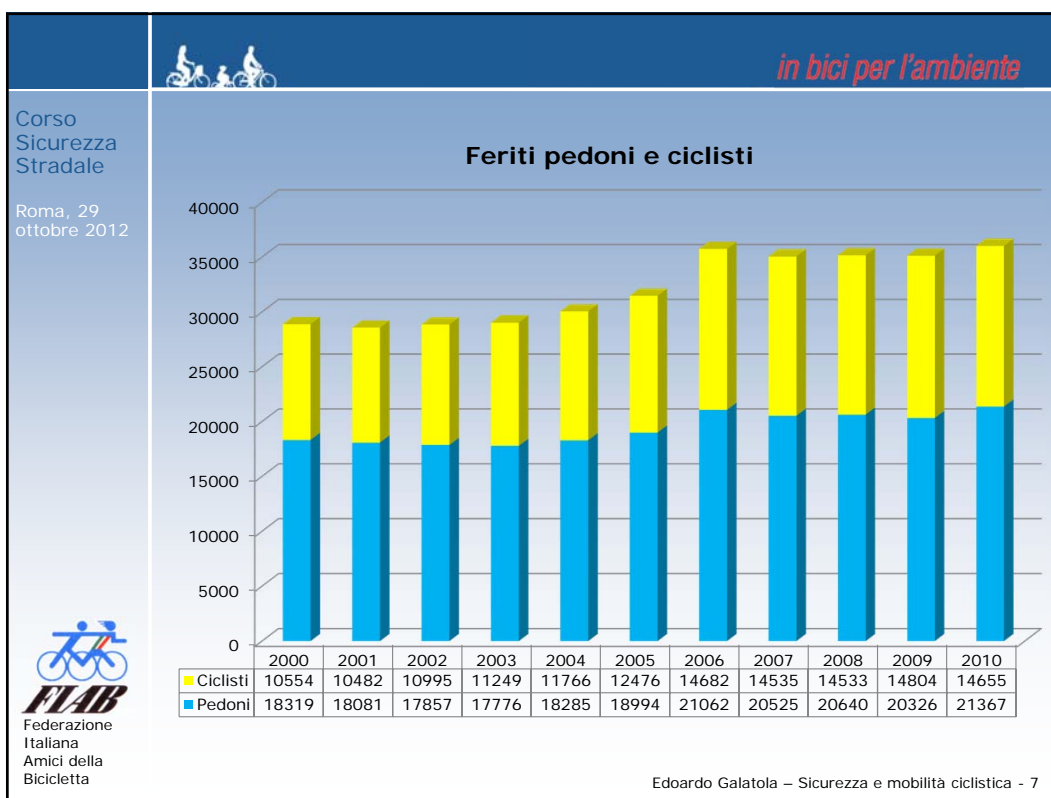
Roma, 29
ottobre 2012




in bici per l'ambiente

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 4






		<i>in bici per l'ambiente</i>							
		DATI 2010	Pedoni	bici	moto	ciclomotori	auto	camion	bus
Corso Sicurezza Stradale	Roma, 29 ottobre 2012	Italia	614	263	943	213	1817	193	9
		Belgio	99	86	108	32	479	68	2
		Repubblica Ceca	176	84	84	9	497	46	3
		Danimarca	44	26	22	11	135	16	0
		Germania	591	462	650	99	2110	182	11
		Estonia	23	7	2	3	54	6	2
		Irlanda	49	13	29	0	160	20	0
		Grecia	202	15	405	28	680	113	0
		Spagna	470	56	437	156	1260	260	21
		Francia	485	147	734	248	2117	224	4
		Cipro	18	2	24	11	37	0	0
		Lettonia	82	26	10	1	115	9	2
		Lussemburgo	1	1	1	0	27	2	0
		Ungheria	192	92	49	19	330	35	12
		Olanda	63	138	68	47	288	29	0
		Austria	98	32	68	18	291	24	8
		Polonia	1236	280	259	83	1853	165	14
		Portogallo	148	29	115	58	301	129	5
		Romania	868	182	59	114	971	89	10
		Slovenia	26	17	17	7	44	4	0
		Slovacchia	113	22	34	0	182	18	12
		Finlandia	35	26	18	9	159	20	0
		Svezia	45	30	51	11	230	16	1
		Regno Unito	524	104	472	16	1123	59	16


 Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 9

		<i>in bici per l'ambiente</i>				
		Paese	Anno	Utenza Debole	Quattro Ruote	Differenza
Corso Sicurezza Stradale	Roma, 29 ottobre 2012	Italia	2010	2033	2019	-14
		Polonia	2010	1858	2050	192
		Germania	2009	1802	2350	548
		Francia	2010	1614	2378	764
		Romania	2010	1223	1154	-69
		Spagna	2009	1119	1595	476
		Regno Unito	2009	1116	1221	105
		Grecia	2009	650	806	156
		Rep. Ceca	2009	353	548	195
		Ungheria	2010	352	388	36
		Portogallo	2009	350	490	140
		Belgio	2009	325	621	296
		Olanda	2009	316	329	13
		Austria	2010	216	336	120
		Slovacchia	2009	169	215	46
		Svezia	2008	137	260	123
		Lettonia	2009	119	135	16
		Danimarca	2010	103	152	49
		Irlanda	2008	91	189	98
		Finlandia	2010	88	184	96
		Slovenia	2010	67	72	5
		Cipro	2004	55	62	7
		Estonia	2009	35	63	28
		Lussemburgo	2010	3	29	26


 Federazione Italiana Amici della Bicicletta



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 10

Paese	Riduzione % morti 2001-2010		
	Variaz. U.D.	Variaz. 4 ruote	Variaz. globale
Italia	-30%	-52%	-42%
Francia	-38%	-57%	-51%
Polonia	-31%	-28%	-29%
Germania	-40%	-52%	-48%
Spagna	-43%	-61%	-55%
Romania	-2%	-4%	-3%
Regno Unito	-42%	-49%	-46%
Grecia	-34%	-30%	-32%
Portogallo	-56%	-43%	-49%
Belgio	-42%	-44%	-43%
Rep. Ceca	-44%	-37%	-40%
Ungheria	-40%	-40%	-40%
Olanda	-31%	-39%	-41%
Austria	-32%	-48%	-42%
Slovacchia	-44%	-44%	-44%
Finlandia	-39%	-37%	-38%
Svezia	-48%	-57%	-50%
Danimarca	-33%	-42%	-39%
Lettonia	-61%	-61%	-61%
Media UE 15	-41%	-53%	-48%
Media UE 27	-36%	-48%	-43%



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 11

Rank	Utenza Debole 2001-2010	Quattro ruote 2001-2010	Totale 2001-2010
1	Lussemburgo -83%	Spagna -61%	Lettonia -61%
2	Lettonia -61%	Lettonia -61%	Estonia -61%
3	Estonia -61%	Estonia -61%	Spagna -55%
4	Portogallo -56%	Slovenia -57%	Lussemburgo -54%
5	Irlanda -54%	Svezia -57%	Francia -51%
6	Svezia -48%	Francia -57%	Slovenia -50%
7	Rep. Ceca -44%	Media Eu 15 -53%	Svezia -50%
8	Slovacchia -44%	Germania -52%	Portogallo -49%
9	Spagna -43%	Italia -52%	Irlanda -48%
10	Belgio -42%	Regno Unito -49%	Media Eu 15 -48%
11	Regno Unito -42%	Austria -48%	Germania -48%
12	Media Eu 15 -41%	Media Eu 27 -48%	Regno Unito -46%
13	Ungheria -40%	Irlanda -45%	Slovacchia -44%
14	Germania -40%	Lussemburgo -44%	Belgio -43%
15	Slovenia -40%	Belgio -44%	Media Eu 27 -43%
16	Finlandia -39%	Slovacchia -44%	Austria -42%
17	Cipro -39%	Portogallo -43%	Italia -42%
18	Francia -38%	Danimarca -42%	Olanda -41%
19	Media Eu 27 -36%	Ungheria -40%	Ungheria -40%
20	Grecia -34%	Olanda -39%	Rep. Ceca -40%
21	Danimarca -33%	Cipro -39%	Cipro -39%
22	Austria -32%	Rep. Ceca -37%	Danimarca -39%
23	Polonia -31%	Finlandia -37%	Finlandia -38%
24	Olanda -31%	Grecia -30%	Grecia -32%
25	Italia -30%	Polonia -28%	Polonia -29%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 12

		<i>in bici per l'ambiente</i>			
					
Corso Sicurezza Stradale Roma, 29 ottobre 2012  Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Paese	anno	Pedoni morti per 10000 ab.	Bici morti per 10000 ab.	Moto morti per 10000 ab.
	Belgio	2009	0,93	0,81	1,31
	Repubblica Ceca	2009	1,70	0,81	0,90
	Danimarca	2010	0,80	0,47	0,60
	Germania	2009	0,72	0,56	0,91
	Estonia	2009	1,72	0,52	0,37
	Irlanda	2008	1,11	0,29	0,66
	Grecia	2009	1,80	0,13	3,86
	Spagna	2009	1,03	0,12	1,30
	Francia	2010	0,78	0,24	1,58
	Italia	2010	1,02	0,44	1,93
	Cipro	2004	2,28	0,25	4,43
	Lettonia	2009	3,61	1,14	0,48
	Lussemburgo	2010	0,21	0,21	0,21
	Ungheria	2010	1,91	0,92	0,68
	Olanda	2009	0,38	0,84	0,70
	Austria	2010	1,17	0,38	1,03
	Polonia	2010	3,24	0,73	0,90
	Portogallo	2009	1,39	0,27	1,63
	Romania	2010	4,04	0,85	0,80
	Slovenia	2010	1,28	0,84	1,18
	Slovacchia	2009	2,09	0,41	0,63
	Finlandia	2010	0,66	0,49	0,51
	Svezia	2008	0,49	0,32	0,67
	Regno Unito	2009	0,85	0,17	0,79

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 13


		<i>in bici per l'ambiente</i>					
							
Corso Sicurezza Stradale Roma, 29 ottobre 2012  Federazione Italiana Amici della Bicicletta	Rank	Utenza Debole m./100000 ab	quattro ruote m./100000 ab	Totale m./100000 ab			
	1	Lussemburgo	0,62	Regno Unito	1,99	Regno Unito	3,80
	2	Svezia	1,48	Olanda	2,00	Olanda	3,91
	3	Finlandia	1,65	Danimarca	2,76	Svezia	4,29
	4	Regno Unito	1,82	Svezia	2,81	Danimarca	4,63
	5	Danimarca	1,87	Germania	2,86	Germania	5,05
	6	Olanda	1,92	UE15	3,30	Finlandia	5,11
	7	Irlanda	2,06	Italia	3,36	UE15	5,83
	8	Germania	2,19	Finlandia	3,45	Spagna	5,97
	9	Spagna	2,46	Spagna	3,51	Irlanda	6,33
	10	UE15	2,53	Slovenia	3,55	Francia	6,43
	11	Austria	2,59	UE27	3,64	UE27	6,57
	12	Francia	2,60	Francia	3,83	Lussemburgo	6,61
	13	Estonia	2,61	Ungheria	3,86	Austria	6,62
	14	UE27	2,92	Slovacchia	3,97	Italia	6,75
	15	Belgio	3,05	Austria	4,03	Slovenia	6,86
	16	Slovacchia	3,12	Irlanda	4,27	Slovacchia	7,10
	17	Portogallo	3,29	Portogallo	4,61	Estonia	7,31
	18	Slovenia	3,31	Estonia	4,70	Ungheria	7,37
	19	Italia	3,39	Repubblica Ceca	5,28	Portogallo	7,90
	20	Repubblica Ceca	3,40	Romania	5,37	Repubblica Ceca	8,68
	21	Ungheria	3,50	Polonia	5,38	Belgio	8,87
	22	Polonia	4,87	Belgio	5,82	Polonia	10,25
	23	Lettonia	5,24	Lettonia	5,94	Romania	11,05
	24	Romania	5,69	Lussemburgo	5,99	Lettonia	11,19
	25	Grecia	5,80	Grecia	7,19	Grecia	12,98
26	Cipro	6,97	Cipro	7,86	Cipro	14,82	

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 14

in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

rank	Pedoni	Bici	Moto
1	Lussemburgo 0,21	Spagna 0,12	Lussemburgo 0,21
2	Olanda 0,38	Grecia 0,13	Estonia 0,37
3	Svezia 0,49	Regno Unito 0,17	Lettonia 0,48
4	Finlandia 0,66	Lussemburgo 0,21	Finlandia 0,51
5	Germania 0,72	Francia 0,24	Danimarca 0,60
6	Francia 0,78	Cipro 0,25	Slovacchia 0,63
7	Danimarca 0,80	Portogallo 0,27	Irlanda 0,66
8	Regno Unito 0,85	Irlanda 0,29	Svezia 0,67
9	UE15 0,88	Svezia 0,32	Ungheria 0,68
10	Belgio 0,93	UE15 0,36	Olanda 0,70
11	Italia 1,02	Austria 0,38	Regno Unito 0,79
12	Spagna 1,03	Slovacchia 0,41	Romania 0,80
13	Irlanda 1,11	Italia 0,44	Repubblica Ceca 0,90
14	Austria 1,17	UE27 0,44	Polonia 0,90
15	UE27 1,28	Danimarca 0,47	Germania 0,91
16	Slovenia 1,28	Finlandia 0,49	Austria 1,03
17	Portogallo 1,39	Estonia 0,52	Slovenia 1,18
18	Repubblica Ceca 1,70	Germania 0,56	UE27 1,21
19	Estonia 1,72	Polonia 0,73	UE15 1,29
20	Grecia 1,80	Belgio 0,81	Spagna 1,30
21	Ungheria 1,91	Repubblica Ceca 0,81	Belgio 1,31
22	Slovacchia 2,09	Olanda 0,84	Francia 1,58
23	Cipro 2,28	Slovenia 0,84	Portogallo 1,63
24	Polonia 3,24	Romania 0,85	Italia 1,93
25	Lettonia 3,61	Ungheria 0,92	Grecia 3,86
26	Romania 4,04	Lettonia 1,14	Cipro 4,43

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 15

in bici per l'ambiente

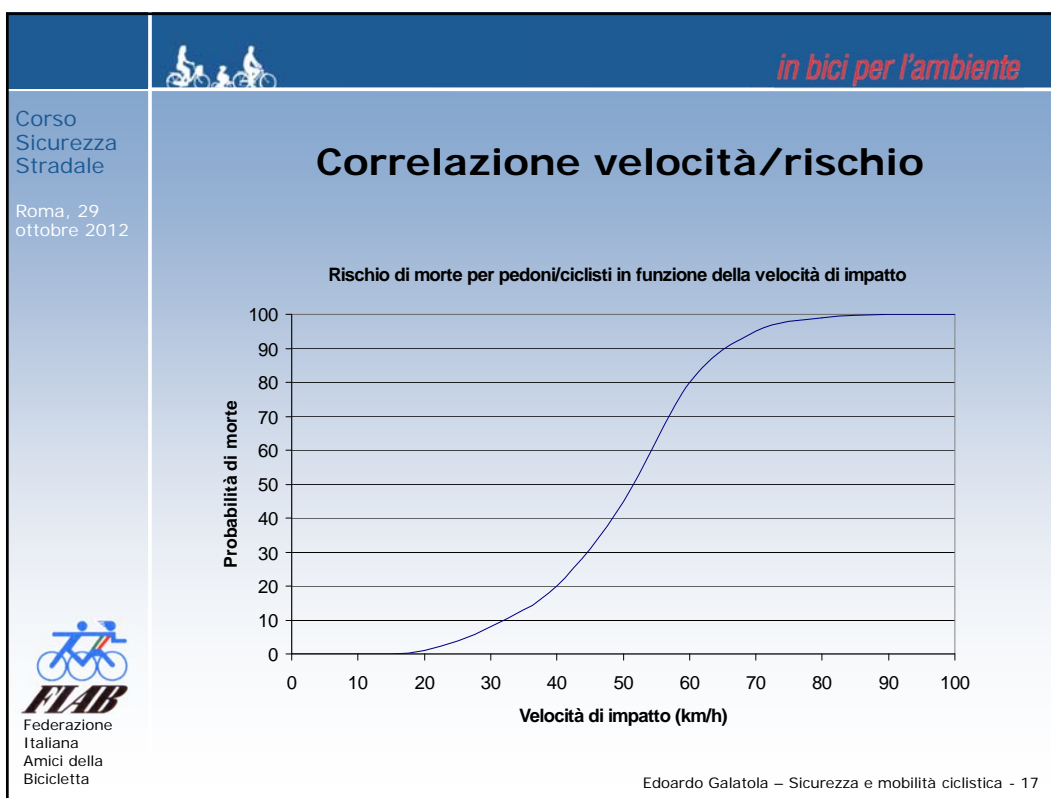
Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012

È pericoloso andare in bici?



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 16



in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Correlazione velocità di impatto/rischio

Essere investiti a	Equivale ad una	Probabilità di morte	Spazio/tempo di frenata asciutto		Spazio/tempo di frenata bagnato	
30 km/h	caduta dal 1 piano	<10%	14 m	2,4 s	17 m	3,1 s
50 km/h	caduta dal 3 piano	50%	30 m	3,4 s	38 m	4,5 s
70 km/h	caduta dal 5 piano	>90%	52 m	4,3 s	68 m	6,0 s

FLAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 18

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

DISTANZA DI ARRESTO

Essere investiti a	Equivale ad una caduta	Probabilità di morte
30 km/h dal 1 piano		<10%
50 km/h dal 3 piano		50%
70 km/h dal 5 piano		>90%

51 m
4,3 s
68 m
6,0 s
tica - 19

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

DISTANZA DI ARRESTO

VISUALE DELL'AUTOMOBILISTA

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 20


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012




Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Che rilevanza ha l'incidentalità dell'utenza debole nell'ambito della messa in sicurezza delle città?




Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 21


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

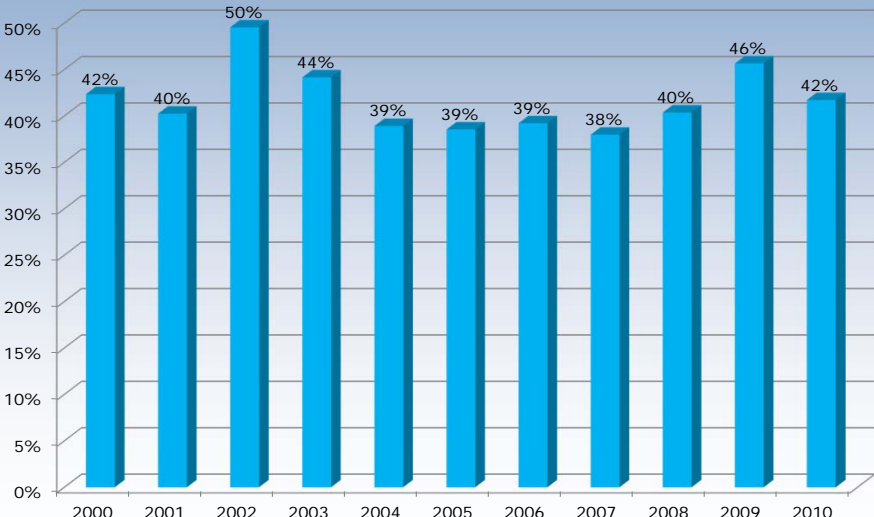
Roma, 29
ottobre 2012




Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

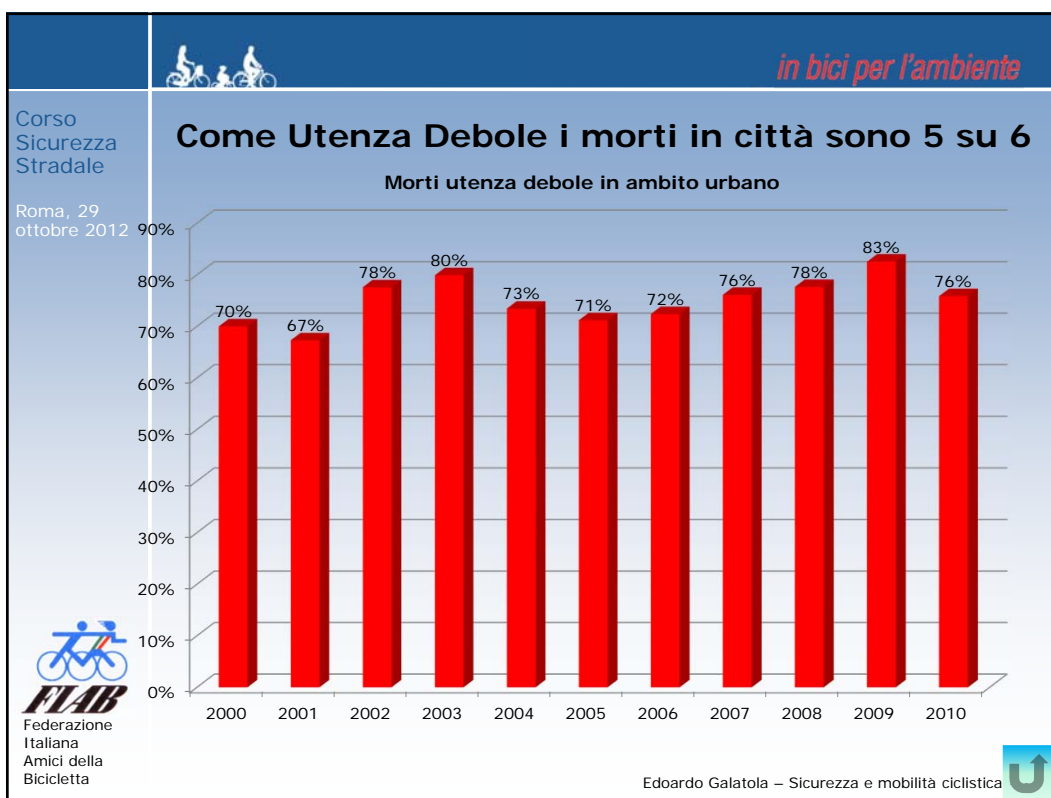
Un morto su due in città è da ascrivere all'utenza non motorizzata

Morti utenza non motorizzata in ambito urbano



Anno	Percentuale
2000	42%
2001	40%
2002	50%
2003	44%
2004	39%
2005	39%
2006	39%
2007	38%
2008	40%
2009	46%
2010	42%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica 



in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale




Domande e risposte

Roma, 29 ottobre 2012


- Alle attuali condizioni è conveniente andare in bici dal punto di vista dell'incolumità individuale?

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 24


	<i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Effetti su sicurezza e salute</h2> <ul style="list-style-type: none"> • “La salute dei singoli ciclisti aumenta con la diminuzione della guida di autoveicoli. I vantaggi del ciclismo sono stati confrontati con i rischi per la salute, come ad esempio l'ingestione di polveri fini e di incidenti stradali. • La stima è stata elaborata calcolando gli effetti sulla salute sostituendo brevi spostamenti dall'auto alla bici. • Si è calcolato che il guadagno in speranza di vita è da 3 a 14 mesi, mentre da 1 a 40 giorni sono persi a causa dell'esposizione alle polveri sottili e 5-9 giorni sono persi a causa di incidenti stradali mortali. • I vantaggi per la società (Servizio Sanitario Nazionale) sono inoltre ancora superiori a quelli dei singoli ciclisti singoli” Jeroen de Hartog e Gerard Hoek, IRAS, NL • Altri studi indicano che il rapporto tra giorni di vita guadagnati e persi è pari a 20:1  <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 25</p>

	<i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Quali sono gli interventi più efficaci per aumentare la sicurezza dei ciclisti?</h2> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 26</p>


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012




FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

SICUREZZA: FATTORE N. 1


- Safety in numbers
- Aumentare l'uso della bicicletta
- C'è una correlazione tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità
- Jacobsen, Inj Prev 2003;9(3):205-9, ha calcolato che raddoppiando i ciclisti il rischio per km si riduce del 34% mentre se questi si dimezzano il rischio aumenta del 52%.

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 27


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

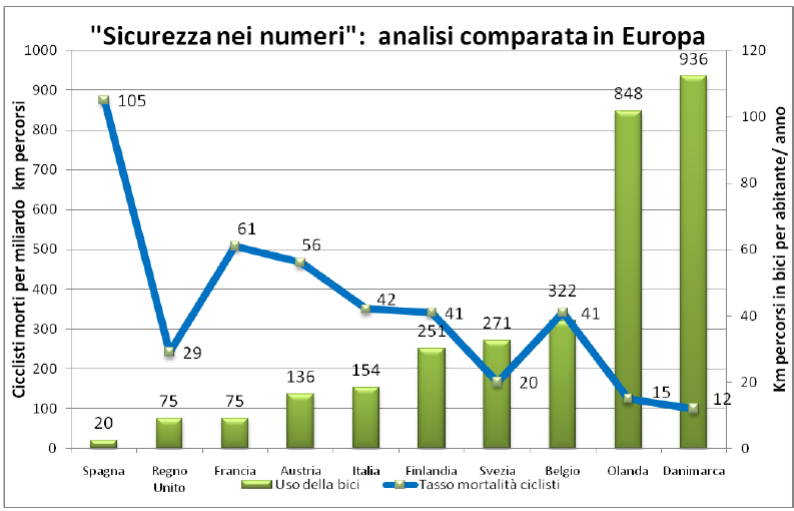
Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

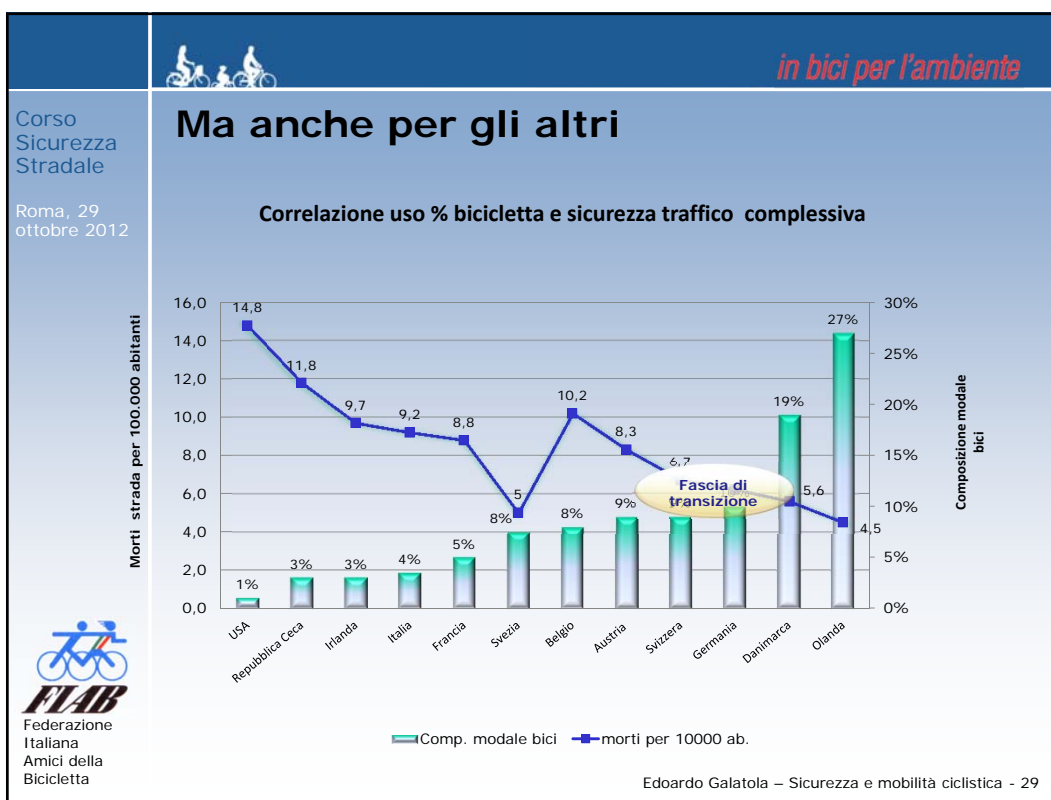
Controprova

"Sicurezza nei numeri": analisi comparata in Europa



Paese	Uso della bici (km per miliardo)	Tasso mortalità ciclisti (per abitante/anno)
Spagna	20	105
Regno Unito	75	29
Francia	75	61
Austria	136	56
Italia	154	42
Finlandia	251	41
Svezia	271	20
Belgio	322	41
Olanda	848	15
Danimarca	936	12

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 28



in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

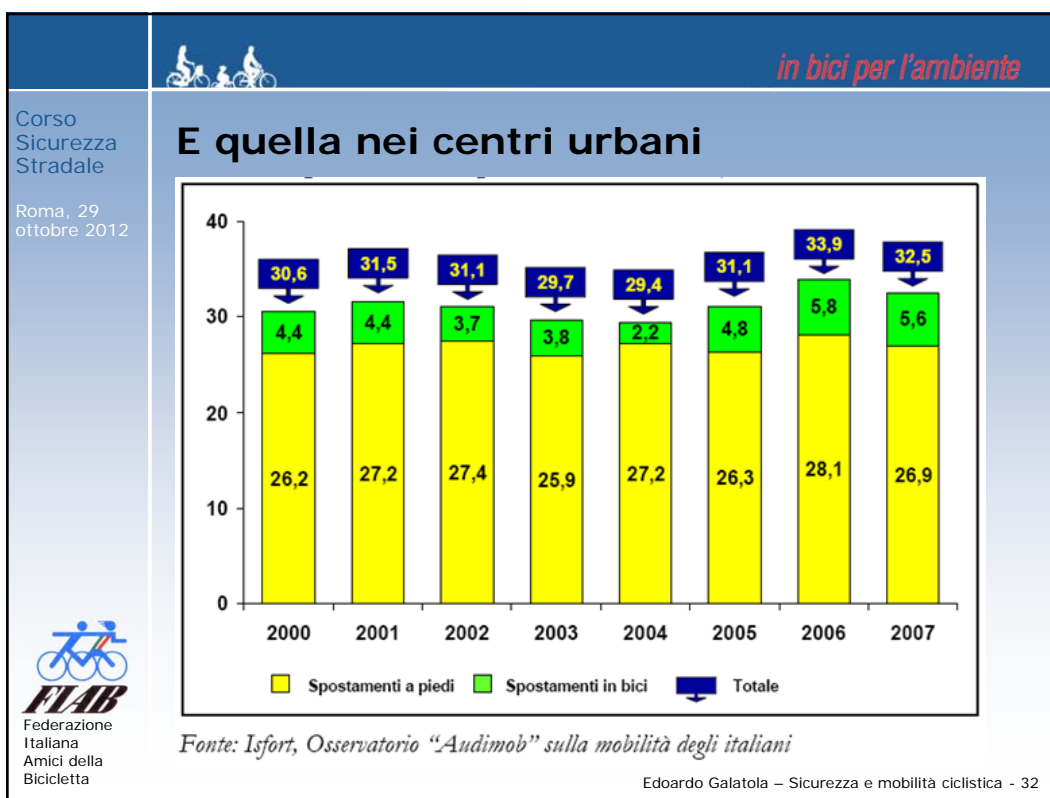
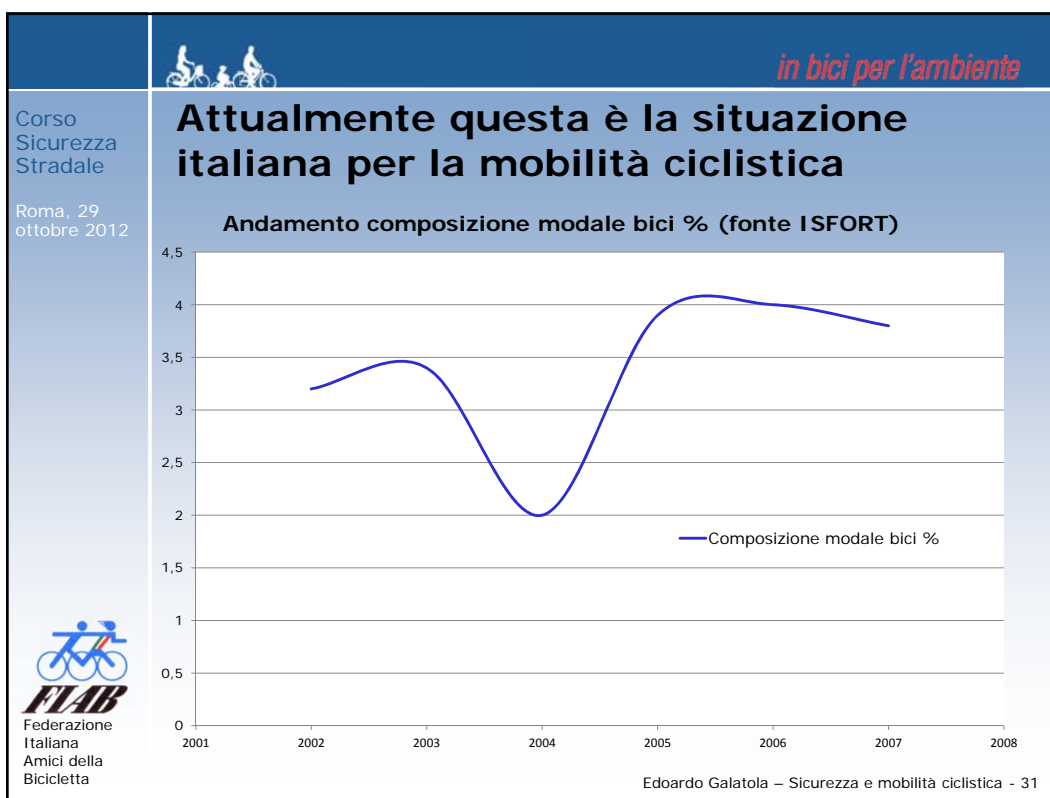
CHILOMETRI PERSICORSI IN BICICLETTA NELL'UNIONE: 70 MILIARDI ALL'ANNO

	Belgio	Danimarca	Germania	Grecia	Spagna	Francia	Irlanda	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi	Austria	Portogallo	Finlandia	Svezia	Regno Unito
Vendite 1996	425 000	415 000	4 600 000	240 000	680 000	2 257 000	120 000	1 550 000	20 000	1 358 000	630 000	380 000	250 000	420 000	2 100 000
Parco biciclette	5 000 000	5 000 000	72 000 000	2 000 000	9 000 000	21 000 000	1 000 000	25 000 000	178 000	16 000 000	3 000 000	2 500 000	3 000 000	4 000 000	17 000 000
Biciclette/1000 ab.	495	980	900	200	231	367	250	440	430	727	381	253	596	463	294
Uso della bicicletta secondo l'indagine Eurobarometro del 1991 (soltanto persone di più di 15 anni) – Austria, Finlandia e Svezia: non membri nel 1991															
Ciclisti regolari almeno 1-2 volte la settimana	28,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	8,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,8%	–	2,6%	–	–	13,6%
Ciclisti occasionali 1-3 volte al mese	7%	8%	10,9%	1,8%	3,9%	6,3%	4%	6,8%	9,7%	7,2%	–	2,8%	–	–	0,8%
Totale dei ciclisti che circola almeno 1-3 volte al mese	2 947 000	2 489 000	29 585 000	779 000	2 613 000	6 584 000	553 000	9 900 000	44 000	9 031 000	–	430 000	–	–	6 727 000
Uso della bicicletta espresso in chilometri (1995, tutta la popolazione, compresi i minori di 15 anni)															
Km per abitante e per anno	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1019	154	35	282	300	81

Fonte: Eurobarometro 1991 (UITP); Transport demand of modes not covered by international statistics, ECF-UITP 1997.

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 30



		<i>in bici per l'ambiente</i>						
		Modal split città medie						
Città	BICI	PIEDI	TPL	TOT. SOST.	AUTO	MOTO	TOT. INSOST.	Anno
BOLZANO	29	30	8	67	27	7	34	2009
VENEZIA (Mestre)	20	23	13	56	42	3	45	2008
LA SPEZIA	4	22	21	47	44	9	53	2010
PESARO	28	9	9	46	39	15	54	2009
TRENTO	8	28	9	45	52	4	56	2007
SIENA	7	8	30	45	35	20	55	2009
PARMA	19	6	16	41	53	6	59	2009
FERRARA	27	8	5	40	56	3	59	2008
PIACENZA	33	0	6	39	56	5	61	n.d.
RIMINI	21	10	8	39	55	6	61	2005
VERONA	9	19	8	36	55	9	64	2002
REGGIO EMILIA	15	11	9	35	58	6	64	2005
PRATO	23	0	10	33	60	7	67	2003
BRESCIA	6	13	10	29	66	5	71	2001
MODENA	10	?	7		75	?	75	2010
LECCE	3	19	6	28	62	11	73	2006

Fonte ecosistema urbano 2011

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 33

		<i>in bici per l'ambiente</i>						
		Modal split città grandi						
Città	BICI	PIEDI	TPL	TOT. SOST.	AUTO	MOTO	TOT. INSOST.	Anno
GENOVA	0	20	44	64	25	11	36	2001
PALERMO	0	35	16	51	44	5	49	2006
MILANO	4	10	38	52	42	6	48	2009
TORINO	2	24	19	45	53	1	54	2010
FIRENZE	7	20	17	44	30	26	56	2001
NAPOLI	1	18	24	43	48	8	56	2001
PADOVA	17	0	24	41	48	11	59	2010
VERONA	9	19	8	36	55	9	64	2002
ROMA	0	6	28	36	66	0	66	2010

Fonte ecosistema urbano 2011

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 34

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

Il percorso in salita dell'Italia



4% 15%

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 35

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

SICUREZZA: FATTORE N. 2

- Ridurre le differenze di velocità
- C'è una correlazione diretta tra velocità di impatto e mortalità

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 36

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Le conseguenze cambiano rapidamente all'aumentare della velocità d'impatto

Conseguenze dell'incidente

60 50 40 30 20 km/h

FLAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 37

in bici per l'ambiente






Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Di conseguenza

- Le **zone 30** devono essere la regola e non l'eccezione; prioritarie anche rispetto alle piste ciclabili.
- garantire il **non superamento dei 50 km/h in città**, che è un obbligo, è scritto nel codice della strada, ma è un obbligo che nessuno rispetta! Naturalmente solo sulle direttrici di attraversamento che, anche queste, dovrebbero essere l'eccezione e non la norma per il traffico cittadino

FLAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 38

	<i>in bici per l'ambiente</i>	
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Moderazione del Traffico</h2> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="446 510 790 974"> <p style="text-align: center; background-color: green; color: white; padding: 2px;">50 km/h</p>  <p style="text-align: center; background-color: green; color: white; padding: 2px;">30 km/h</p>  </div> <div data-bbox="853 403 1252 974">  </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 39</p>	

	<i>in bici per l'ambiente</i>	
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO URBANO</h2> <ul style="list-style-type: none"> • In vista dell'Expo, a Milano, è stato proposto il modello dei raggi verdi (ancora di futura realizzazione). • Noi proponiamo un nuovo modello, che potremmo definire Bull's Eye <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 40</p>	

in bici per l'ambiente

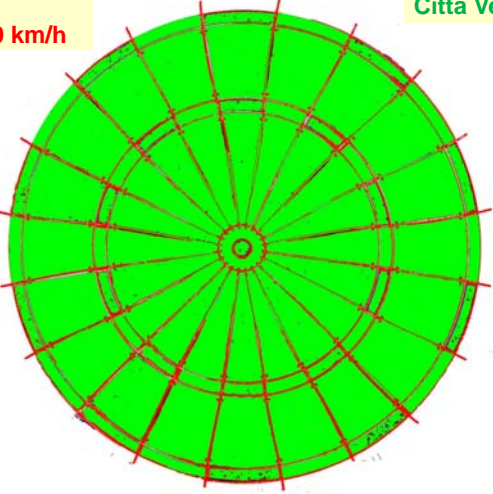
Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012




Modello di città ideale

Raggi Rossi = Scorrimento a 50 km/h

Città Verde = Zone 30



FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 41

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

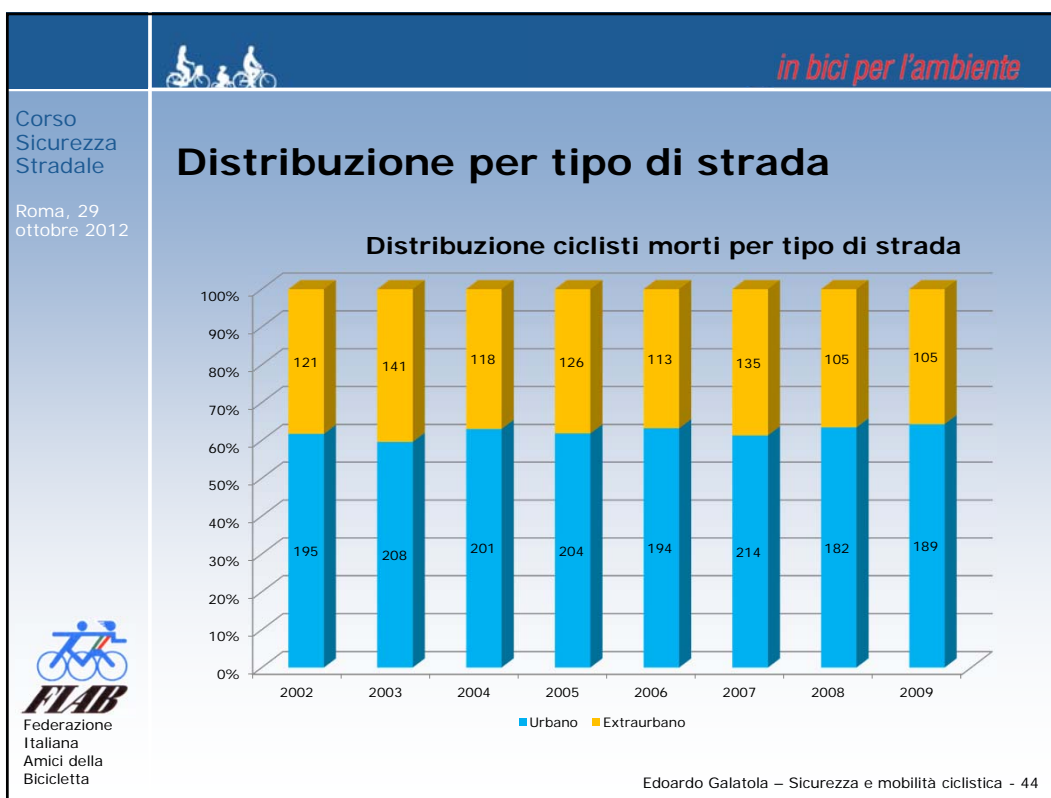
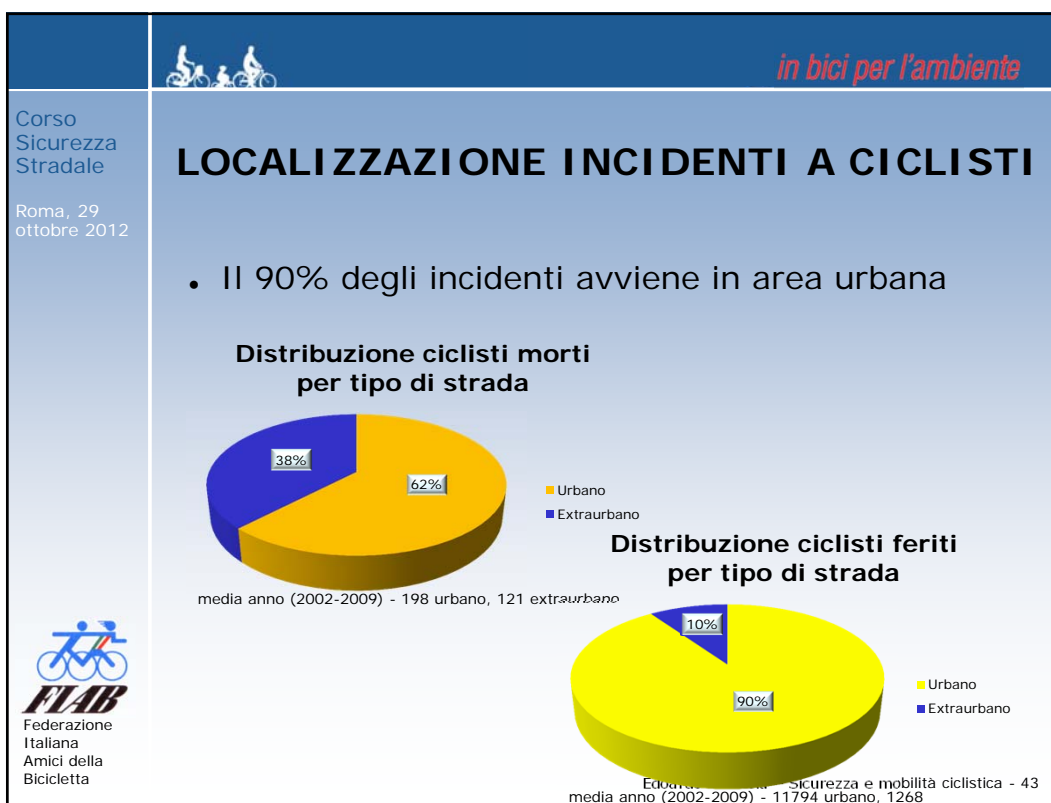
Quali sono gli incidenti tipici ai ciclisti?




FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta




Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 42




in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

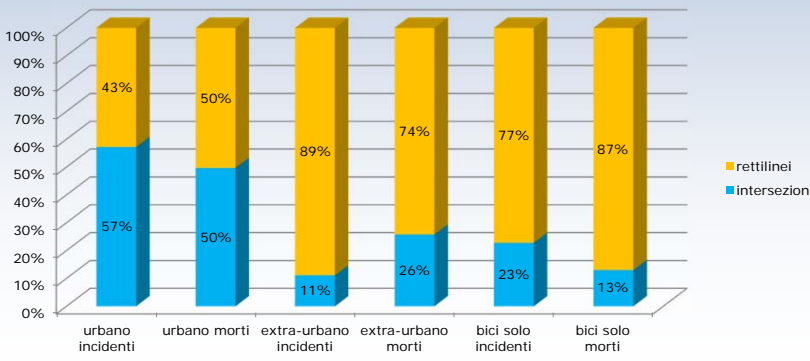


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

LOCALIZZAZIONE PER INTERSEZIONI

- In città il 60% degli incidenti si verifica in corrispondenza di intersezioni e incroci
- In ambito extraurbano è vero il contrario: solo il 10% si verifica nelle intersezioni

Localizzazione incidenti: intersezioni/rettilinei



Categoria	intersezioni (%)	rettilinei (%)
urbano incidenti	57%	43%
urbano morti	50%	50%
extra-urbano incidenti	11%	89%
extra-urbano morti	26%	74%
bici solo incidenti	23%	77%
bici solo morti	13%	87%

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 45


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

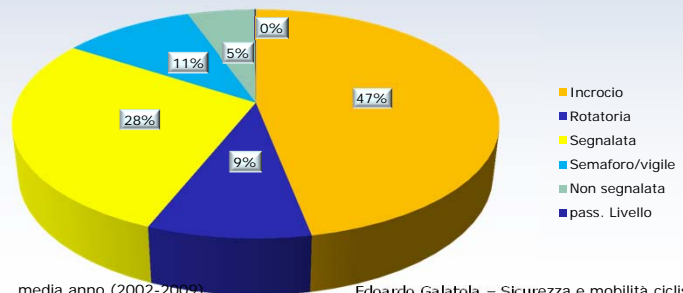


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

LOCALIZZAZIONE A INCROCI

- Negli incidenti agli incroci circa metà avvengono a incroci segnalati e il rimanente a quelli non segnalati
- Nelle zone 30 il numero degli incidenti gravi è irrilevante

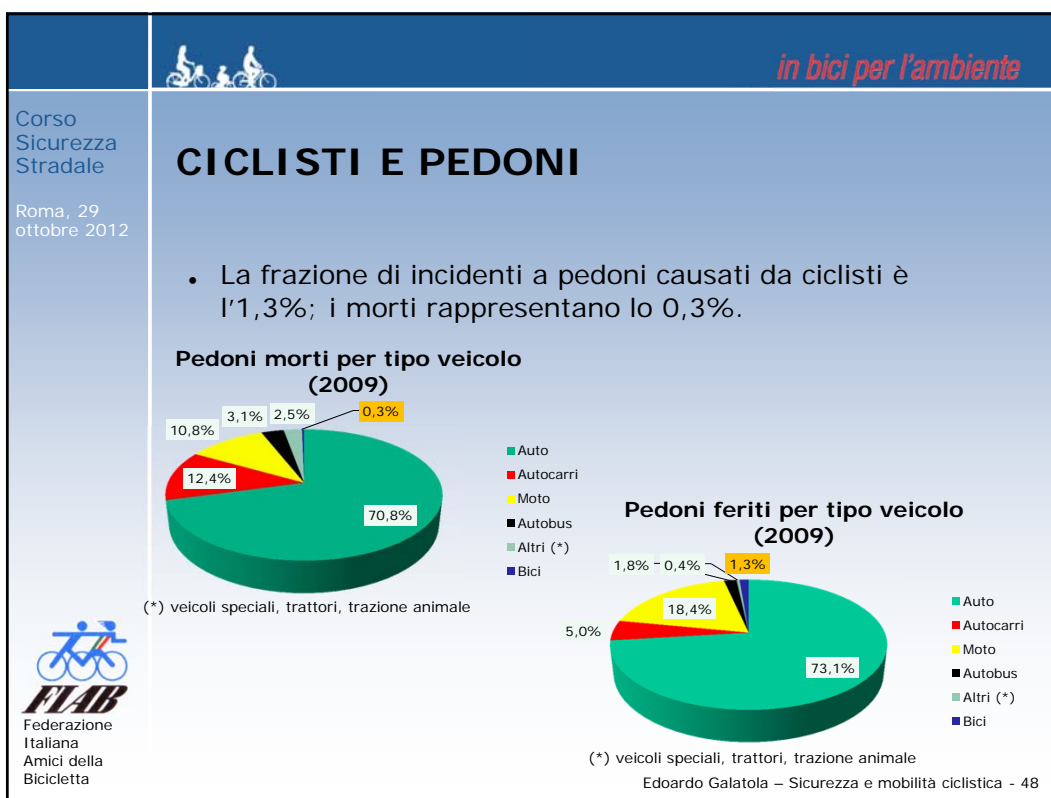
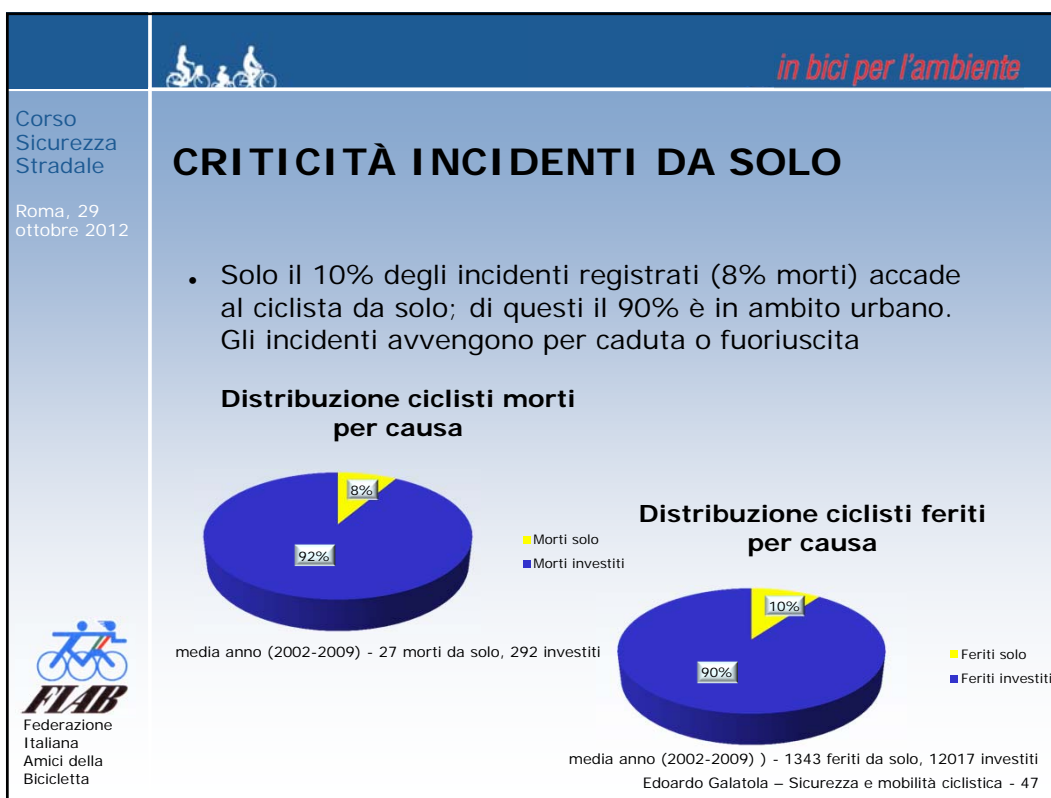
Distribuzione incidenti a ciclisti nelle intersezioni



Tipo di Incrocio	Percentuale (%)
Incrocio	47%
Rotatoria	9%
Segnalata	28%
Semaforo/vigile	11%
Non segnalata	5%
pass. Livello	0%

media anno (2002-2009)

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 46



in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

Incidenti a pedoni causati da ciclisti

Pedoni feriti da ciclisti

Anno	Pedoni feriti
2002	160
2003	165
2004	200
2005	190
2006	220
2007	240
2008	235
2009	250

Pedoni morti a causa di ciclisti

Anno	Pedoni morti
2002	3
2003	4
2004	6
2005	3
2006	1
2007	2
2008	6
2009	2

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 49

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale
Roma, 29 ottobre 2012

LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI A CICLISTI

- L'80% degli incidenti a ciclisti ed il 70% di quelli letali è causato da autovetture

Distribuzione ciclisti morti per tipo di veicolo

Tipo di veicolo	Percentuale
Auto	68%
Bus	3%
Camion	21%
Altri (*)	7%
Moto	1%

media anno (2002-2009)

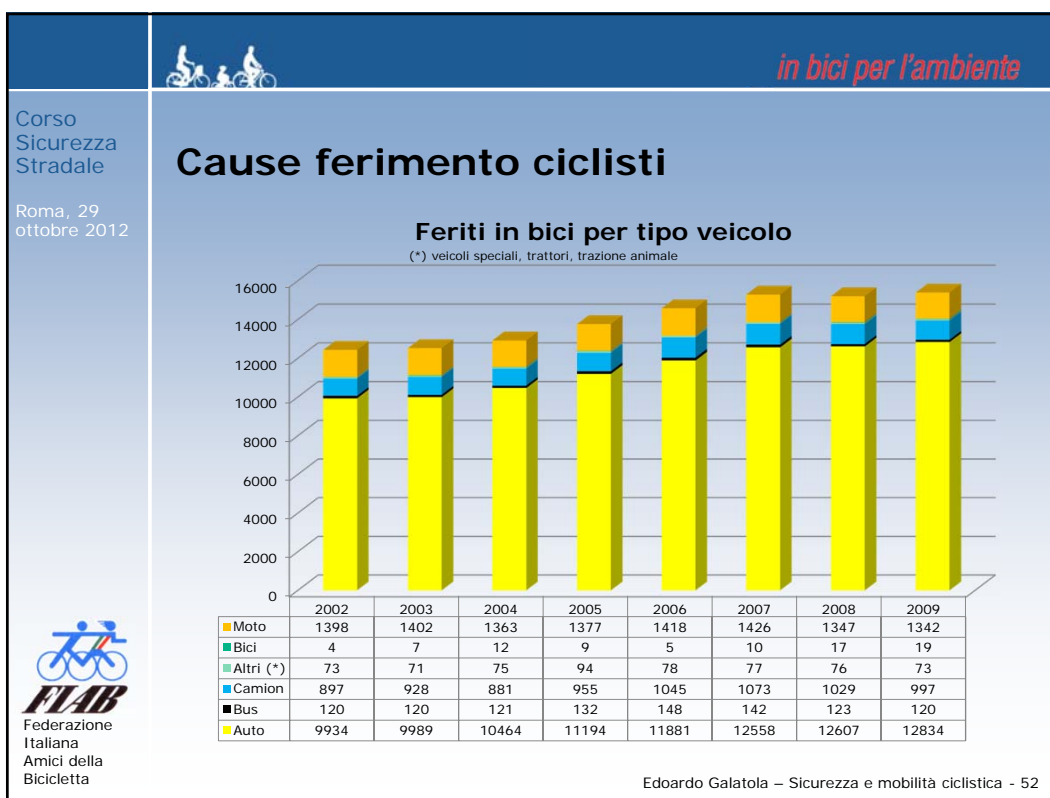
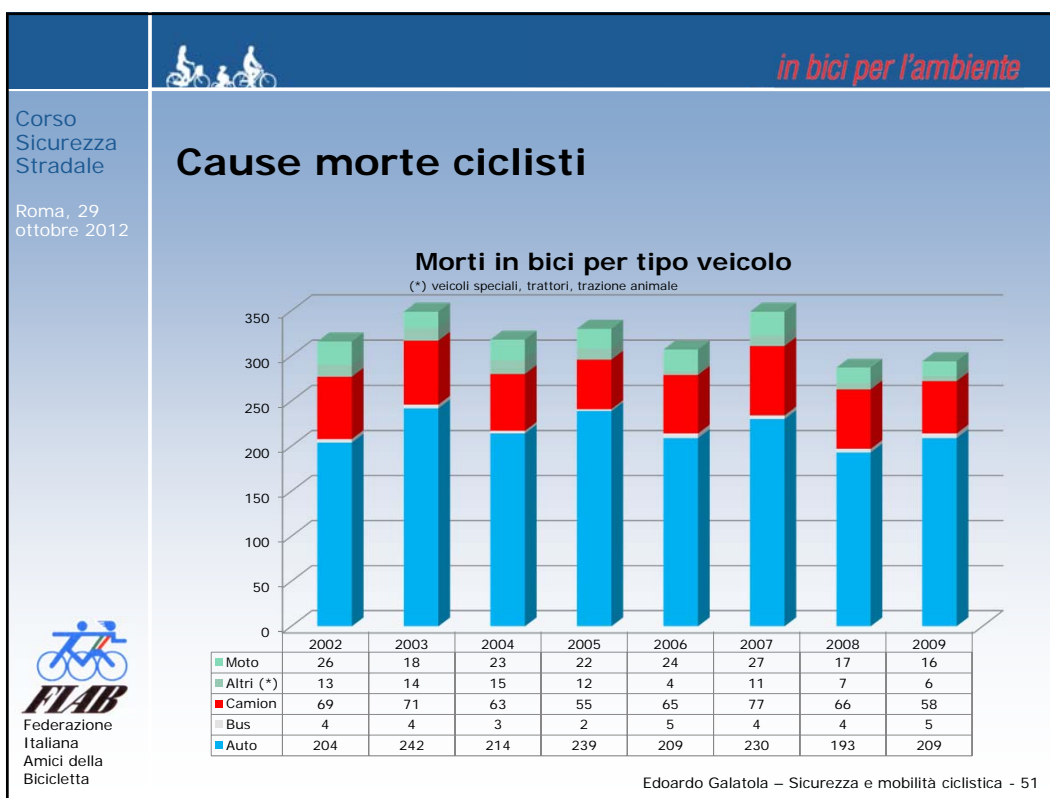
Distribuzione ciclisti feriti per tipo di veicolo


Tipo di veicolo	Percentuale
Auto	82%
Bus	1%
Camion	7%
Altri (*)	0%
Bici	0%
Moto	10%

media anno (2002-2009)

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 50


Federazione Italiana Amici della Bicicletta




in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

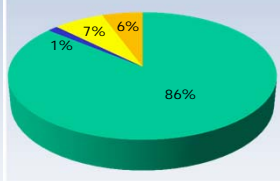


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI A CICLISTI

- Quasi il 90% degli incidenti avviene con veicolo in marcia

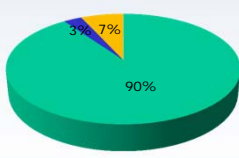
Natura incidenti a ciclisti



Categoria	Percentuale
Tra veicoli in marcia	86%
In marcia con veicolo fermo	7%
In marcia senza urto	6%
Con pedone	1%

media anno (2002-2009)


Natura incidenti letali a ciclisti



Categoria	Percentuale
Tra veicoli in marcia	90%
In marcia con veicolo fermo	7%
In marcia senza urto	3%


media anno (2002-2009)

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 53


in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

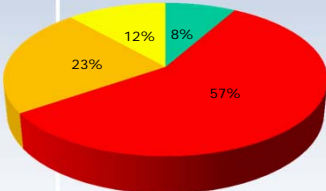


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI A CICLISTI

- Di questi l'80% è laterale o fronto-laterale

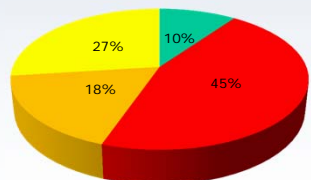
Tipo incidenti a ciclisti tra veicoli in marcia



Categoria	Percentuale
Scontro frontale-laterale	57%
Scontro laterale	23%
Scontro frontale	12%
Tamponamento	8%

media anno (2002-2009)

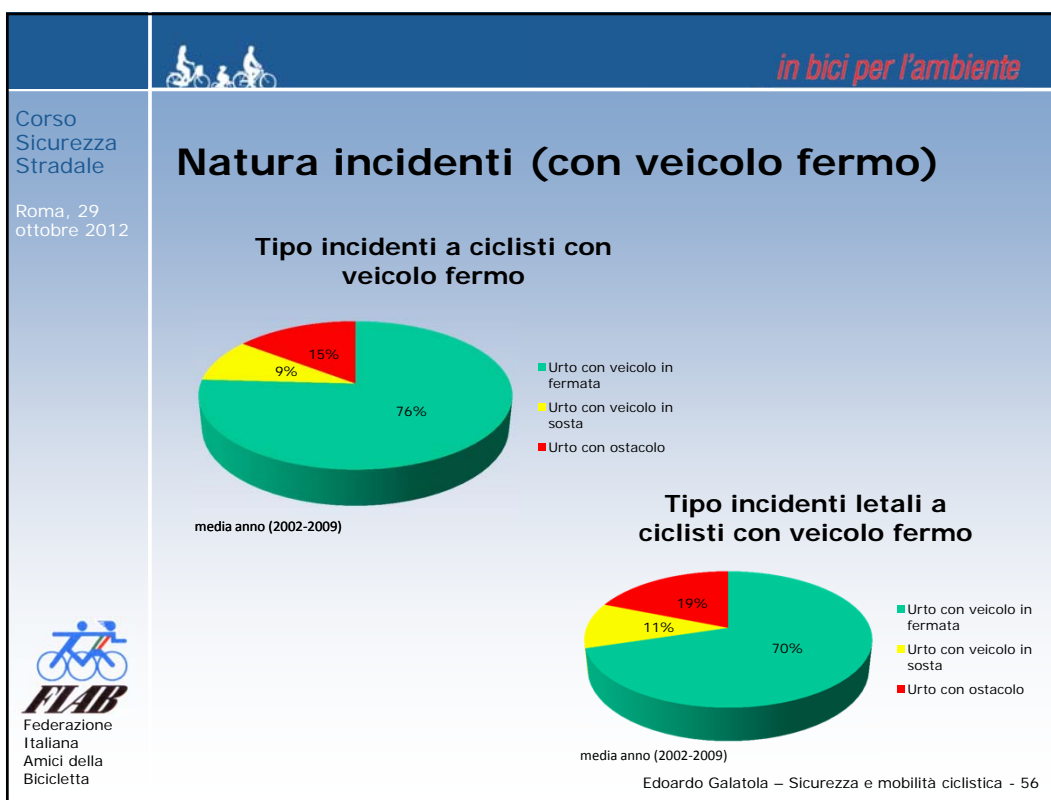
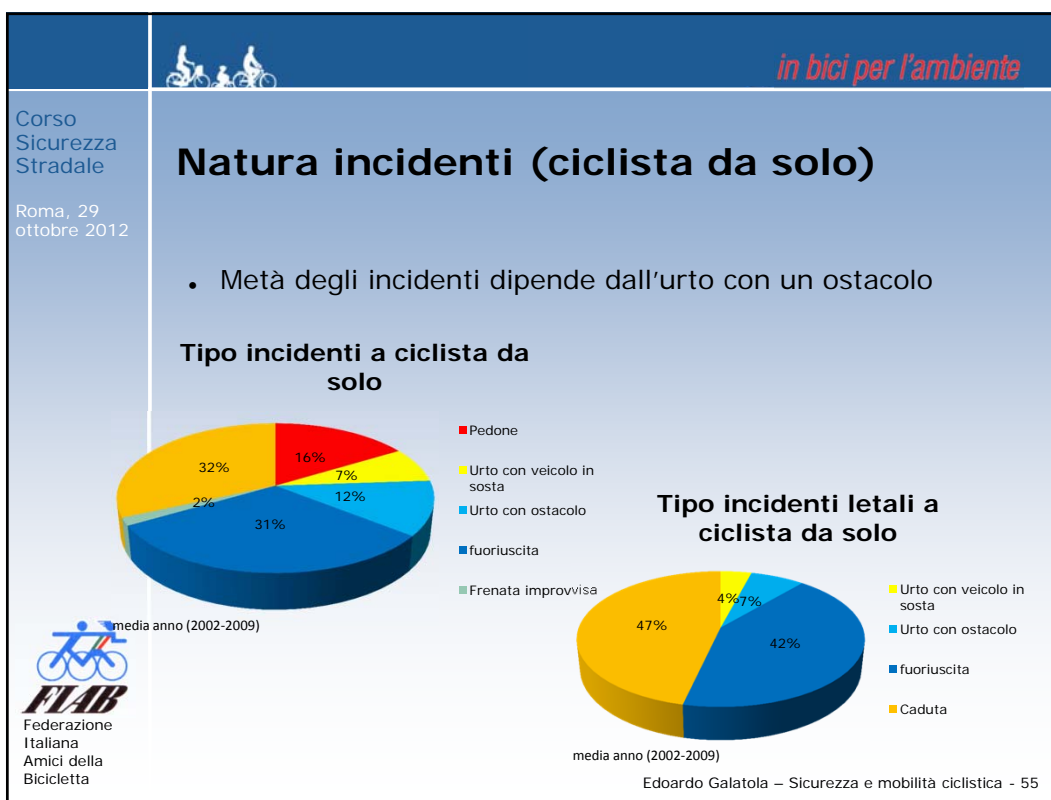
Tipo incidenti letali a ciclisti tra veicoli in marcia





Categoria	Percentuale
Scontro frontale-laterale	45%
Scontro laterale	27%
Scontro frontale	18%
Tamponamento	10%

media anno (2002-2009)

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 54







	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Età</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Per quanto riguarda l'età la distribuzione degli incidenti vede una netta prevalenza della fascia di età 25:50 • Gli incidenti gravi (mortalità) interessano maggiormente gli anziani di più di 70 anni • Rari i casi sotto i 13 anni • Per quanto riguarda il sesso gli incidenti minori vedono un rapporto 2:1 tra uomini e donne, quelli mortali un rapporto di 4:1. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 57</p>



	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Cosa chiede la Comunità Europea?</h2> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 58</p>


	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE E AL COMITATO DELLE REGIONI</h2> <p style="text-align: center;">Verso uno spazio europeo di sicurezza stradale: gli orientamenti strategici in materia di sicurezza stradale 2011-2020</p> <p style="text-align: center;">vedi il documento</p> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 59</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI STRATEGICI</h2> <ol style="list-style-type: none"> 1. Migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada 2. Rinforzare l'applicazione del codice della strada 3. Infrastrutture stradali più sicure 4. Veicoli più sicuri 5. Promuovere l'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale 6. Migliorare gli interventi di emergenza e i servizi post-infortunio 7. Proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 60</p>



	<i>in bici per l'ambiente</i>
	<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>


	<i>in bici per l'ambiente</i>
	<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Obiettivo n° 7: proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada</h2> <h3 style="text-align: center;">PERSONE ANZIANE E PERSONE CON DISABILITÀ</h3> <ul style="list-style-type: none"> Le persone anziane rappresentano il 20% dei morti sulla strada (40% come pedoni) nel 2008. L'invecchiamento della popolazione sta mettendo l'accento sulla necessità urgente di valutare la vulnerabilità delle persone anziane nel traffico. Inoltre, le persone con disabilità hanno un rischio significativo. La conoscenza è ancora molto limitata in questo settore e azioni mirate di ricerca sono necessarie, come anche la revisione dei criteri medici per la valutazione dell'idoneità alla guida. <p style="text-align: right;"><small>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 63</small></p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">AZIONI</h2> <p>La Commissione farà proposte adeguate al fine di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monitorare e sviluppare ulteriori standard tecnici per la protezione degli utenti vulnerabili della strada. 2. Aumentare le ispezioni per le due ruote a motore. 3. Aumentare la sicurezza dei ciclisti e altri utenti della strada vulnerabili, ad esempio favorendo la realizzazione di adeguate infrastrutture. <p style="text-align: right;"><small>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 64</small></p>


	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">ORIENTAMENTI</h2> <p>Migliorare l'impegno di tutte le parti interessate attraverso una più intensa governance:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorità per l'attuazione del corpus normativo comunitario in materia di sicurezza stradale • Istituire un quadro di cooperazione aperto fra gli Stati membri e la Commissione • Migliorare il monitoraggio attraverso la raccolta e analisi dei dati • Aumentare la comprensione degli incidenti e dei rischi <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 65</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OSSERVATORI</h2> <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 66</p>


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Osservatori incidentalità

- Fornire a tutte le amministrazioni locali strumenti per la conoscenza dell'incidentalità sia debole che a quattro ruote, per aggiornare le politiche della sicurezza.
- Vedi www.osservatorioutenzadebole.it
L'indagine prototipale su Milano è in fase di sistematizzazione per estenderla a Province, Comuni e Consorzi di Comuni.
- Vedi la [pubblicazione scaricabile](#) dal sito da cui è possibile scaricare anche analisi di Milano

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 67


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Raccolta dati sulla mobilità

- EPOMM (European Platform on Mobility Management) è un'organizzazione non profit con sede a Bruxelles che raccoglie rappresentanti dei governi europei interessati. www.epomm.eu
- L'organizzazione sta raccogliendo dati sul modal split dalle amministrazioni locali. Nel grafico i Comuni italiani aderenti
- La raccolta non dovrebbe essere volontaristica, ma normata



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 68

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">ULTERIORI RICHIESTE PRIORITARIE EMERSE DAGLI STATI GENERALI DELLA BICICLETTA E DELLA MOBILITÀ NUOVA</h2> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 69</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>	
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI A BREVE TERMINE SGB</h2> <p>Limite a 30 Km/h eccetto viabilità principale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Occorre un impegno a porre il limite di velocità in ambito urbano a 30 Km/h, con eccezione della viabilità principale come individuata dagli strumenti di pianificazione locale. Il limite va accompagnato da misure di moderazione del traffico. <p>Obiettivi di miglioramento quantizzati</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per migliorare bisogna darsi degli obiettivi e bisogna misurare nel tempo il loro andamento. Gli obiettivi devono riguardare il riequilibrio nella ripartizione tra i modi di spostamento, la riduzione degli incidenti, della congestione, delle esternalità ambientali. Occorre quindi che ogni amministrazione locale si impegni a definirli in modo condiviso e nel quadro degli strumenti di pianificazione, a fornire i propri dati, a monitorarli nel tempo, a dedicare investimenti adeguati a raggiungerli. In particolare vanno misurati localmente la composizione modale del traffico e l'incidentalità stradale <p>Strade scolastiche <i>car free</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attivare sistematicamente progetti condivisi con le scuole e le famiglie, che puntino alla protezione dei percorsi casa - scuola (pedibus e ciclobus) e degli ingressi alle scuole (chiusura in orario di ingresso-uscita; creazione di ZTL); sviluppare progetti di motivazione alla mobilità sostenibile, rivolti ai giovani (premi, progettazione partecipata della ciclabilità,...) <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 70</p>

<p>Corso Sicurezza Stradale</p>	 <p style="text-align: right;"><i>in bici per l'ambiente</i></p>
	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI A BREVE TERMINE SGB</h2> <p>Utilizzo 10% contravvenzioni per ciclabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destinare come stabilito dalle normative la quota di proventi derivanti dalle contravvenzioni alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile con criteri di trasparenza sugli introiti e gli usi delle entrate economiche derivanti dalle contravvenzioni; <p>Parcheggio bici negli spazi condominiali e strutture del Comune</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. I parcheggi bici dovrebbero inoltre essere estesi a tutte le strutture del Comune (Scuole, Uffici, Centri sportivi, etc.) <p>Doppio senso di circolazione per le biciclette</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, restando quanto già sperimentato a livello locale e normato in altri paesi europei.
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 71</p>

<p>Corso Sicurezza Stradale</p>	 <p style="text-align: right;"><i>in bici per l'ambiente</i></p>
	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI A BREVE TERMINE SGB</h2> <p>Formazione alla mobilità sostenibile</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introdurre corsi di educazione alla mobilità nuova, e in particolare ciclistica, da inserirsi nella programmazione e nel POF (piano dell'offerta formativa) e prevedere uno specifico corso per i tecnici ed amministratori locali <p>Prevedere campagne di pubblicità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Individuare i proventi per effettuare campagne di sensibilizzazione e promozione della mobilità sostenibile (ad es. 1% della pubblicità auto, trasferimento di quote degli introiti derivanti a vario titolo dalla motorizzazione); <p>Campagna per il rispetto degli attraversamenti pedonali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fare attività di monitoraggio, verifica, attuazione e rinforzo dei principi contenuti nell'art. 191 del Codice della Strada evidenziando la precedenza dei pedoni negli attraversamenti pedonali e sviluppare un'adeguata campagna di comunicazione <p>Infortunio in itinere</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si richiede inoltre una Delibera da parte di tutti i Consigli comunali per richiedere che lo spostamento in bici casa-lavoro sia riconosciuto dall'INAIL alla pari del trasporto pubblico.
 <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 72</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI A MEDIO TERMINE SGB</h2> <ul style="list-style-type: none"> • È da prevedere una revisione significativa del Codice della Strada. • Le modifiche dovranno permettere: <ul style="list-style-type: none"> • una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono • una sua semplificazione sostanziale • soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale • Occorre partire dai principi informatori del Codice stesso. Infatti l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede 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 qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 73</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI A MEDIO TERMINE SGB</h2> <p>Verso un 20-20-20 della mobilità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verso un target 20-20-20 della mobilità (intese come percentuali di ripartizione modale, tra bici, pedoni, tpl) come obiettivo medio nazionale e come obiettivo minimo locale, ma per il quale le singole città vadano anche oltre <p>Dimezzare morti e feriti tra pedoni e ciclisti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verso un target Zero incidenti in ambito urbano puntando a dimezzare subito morti e feriti tra pedoni e ciclisti <p>Piano di rete ciclabile portante</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il Piano di rete ciclabile continuativa sulla viabilità principale (o ad essa parallela) ove sia stato approvato e finanziato <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 74</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">OBIETTIVI A MEDIO TERMINE SGB</h2> <p>Piani per la sicurezza urbana</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redazione dei Piani per la sicurezza urbana alle diverse scale, recependo ed estendendo le direttive comunitarie in merito <p>Road pricing e Park pricing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diffondere all'interno delle aree urbane il meccanismo del road pricing e del park pricing. Il pagamento per l'accesso alle aree più congestionate delle città e la modulazione delle tariffazioni della sosta deve avere come obiettivo quello di disincentivare al massimo il traffico privato, fissando un costo tale da scoraggiare almeno gli spostamenti sistematici. Le tariffe della sosta, inoltre, devono crescere in maniera progressiva alla crescita del livello di congestione e alla tipologia di veicolo utilizzato (più spazio si occupa, più si paga) <p>Riduzione del parco auto circolante</p> <ul style="list-style-type: none"> • Varare politiche mirate alla riduzione del parco auto circolante a vantaggio di pedoni, ciclisti e trasporto pubblico, utilizzando anche la leva degli incentivi e dei disincentivi per allineare nel breve periodo la media italiana della densità automobilistica almeno alla media europea; <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 75</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">ALTRI OBIETTIVI A MEDIO TERMINE</h2> <p>Creare una rete di ciclabili</p> <ul style="list-style-type: none"> • Serve la continuità degli spostamenti; <p>Finanziare il trasporto pubblico</p> <ul style="list-style-type: none"> • ad es. quantizzando i costi indiretti del trasporto motorizzato <p>Ridurre i parcheggi gratuiti ed i parcheggi in generale</p> <ul style="list-style-type: none"> • vedi esperienze in Olanda e Danimarca e prevedere park & drive fuori dai centri urbani <p>Ridurre le sezioni stradali</p> <ul style="list-style-type: none"> • non c'è nessun bisogno di dare tutta la "proprietà" della strada alle macchine e perdere la vivibilità dei centri urbani <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 76</p>

	<p style="text-align: right;"><i>in bici per l'ambiente</i></p>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">ALTRI OBIETTIVI A MEDIO TERMINE</h2> <p>Potenziare l'autonomia dei bambini e degli anziani</p> <ul style="list-style-type: none"> percorsi casa-scuola, attività di gioco <p>Rivedere le politiche di trasporto merci</p> <ul style="list-style-type: none"> quantizzare anche i costi della sicurezza <p>Applicare il concetto di sicurezza attiva</p> <ul style="list-style-type: none"> sistemi di blocco e controllo della velocità dei veicoli a motore (limitatori inseriti sul mezzo o controllati dall'esterno) non devono più essere un tabù, ma un argomento serissimo da discutere. <p>Verificare la progettazione delle rotonde</p> <ul style="list-style-type: none"> se di raggio troppo ampio sono pericolose per i ciclisti e pedoni e necessitano di corsie ciclabili <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 77</p>

	<p style="text-align: right;"><i>in bici per l'ambiente</i></p>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">Quali sono i comportamenti più efficaci per i ciclisti per migliorare la propria sicurezza?</h2>  <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 78</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2>Comportamenti efficaci per la sicurezza</h2> <p>Sintetizzando al massimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sii visibile • Previene le azioni degli utenti motorizzati <p>Più nel dettaglio è possibile definire un decalogo</p> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 79</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2>BICI SICURA</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Buona norma è considerarsi alla pari di tutti gli altri mezzi circolanti. Hai gli stessi diritti e doveri. Evita incertezze, soggezioni e senso di inferiorità: sono causa di manovre incomprensibili agli altri veicoli perciò a volte pericolose. • Indossa il casco quando opportuno: protegge la parte più preziosa di te stesso. È particolarmente raccomandato ai più piccoli. <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 80</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">BICI SICURA</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Controlla costantemente il perfetto funzionamento dei freni, delle luci (anteriori e posteriori), dei catadiottri (posteriori e laterali su ruote e pedali), del campanello e dei pneumatici della tua bicicletta. • Invia segnali precisi e con buon anticipo agli altri utenti della strada: <ul style="list-style-type: none"> • usa il braccio teso per segnalare una svolta, ma soprattutto quando ti sposti al centro della strada per superare auto parcheggiate. • usa il campanello: scegli uno molto rumoroso che possa essere udibile a distanza. <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 81</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">BICI SICURA</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Sii sempre vigile nel traffico: <ul style="list-style-type: none"> • cerca di prevenire le manovre degli altri veicoli stabilendo un contatto visivo con i guidatori e assicurandoti che ti abbiano visto. • tieni sotto controllo, con la "coda dell'occhio" o con l'udito, anche ciò che avviene alle tue spalle. • non distrarti con cuffie, iPod, cellulare... • In un incrocio semaforizzato "difficile" puoi svoltare a sinistra anche in due tempi: attraversa l'incrocio stando sulla destra, attendi il verde nell'altra direzione e prosegui. Non passare mai con il semaforo rosso. <p style="text-align: right; font-size: small;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 82</p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">BICI SICURA</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Cerca di non percorrere strade dissestate o molto trafficate: preferisci, se possibile, un percorso più lungo ma sicuro. Ogni volta che condividi degli spazi con i pedoni non dimenticare che anche loro, proprio come te, sono utenti deboli della strada: presta loro attenzione e non spaventarli. • Una rotonda può essere più pericolosa di un incrocio! Quando sei in prossimità del ramo d'uscita e intendi rimanere nell'anello, puoi alzare il braccio sinistro per comunicare la tua direzione di marcia! <p style="text-align: right;"><small>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 83</small></p>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">BICI SICURA</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Renditi sempre ben visibile. Più sei visibile, meglio previeni gli incidenti. Di sera le luci sono obbligatorie. Se la tua bicicletta ne è sprovvista, basta agganciare dei led luminosi a batteria. Di sera indossa qualcosa di fluorescente. Non affiancare mai ad un incrocio o ad un semaforo camion, furgoni e autobus. Spesso hanno un punto cieco nello specchietto e non sono in grado di vederti in caso di svolta a destra. <p style="text-align: right;"><small>Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 84</small></p>


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

BICI SICURA

- **Attenzione!**
 - alle rotaie: la tua ruota può incastrarsi dentro e farti cadere. Passaci sopra di traverso, con un angolo di almeno 30 gradi, senza frenare bruscamente quando piove.
 - ai veicoli parcheggiati con qualcuno alla guida, il quale potrebbe aprire la portiera o muoversi in quel momento.
 - agli scooter e motorini, che spesso superano a destra.



Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 85


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

Come evitare gli incidenti più probabili?






Assessore alla
Mobilità-Traffico-Infrastrutture





Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 86


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

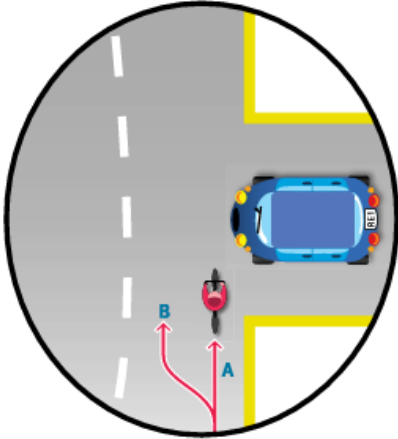
Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

L'INCROCIO DA DESTRA

Questa è una delle situazioni più frequenti: un automobilista che esce da una strada laterale, da un parcheggio o da un passo carraio sulla destra non sempre presta attenzione a chi sopraggiunge in bicicletta.



- Suonare il campanello
- Rallentare
- Procurarsi fanali e abiti catarifrangenti
- **Manovra di emergenza.** Spostarsi leggermente a sinistra

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 87


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta


LA PORTIERA APERTA

Un altro tipo di incidente si può verificare quando un'auto parcheggiata apre improvvisamente la portiera proprio davanti ad un ciclista. Se la distanza è ridotta e i riflessi non sono pronti, l'impatto è quasi inevitabile.




- Tenere d'occhio le auto parcheggiate
- **Manovra di emergenza.** Spostarsi leggermente a sinistra

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 88


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

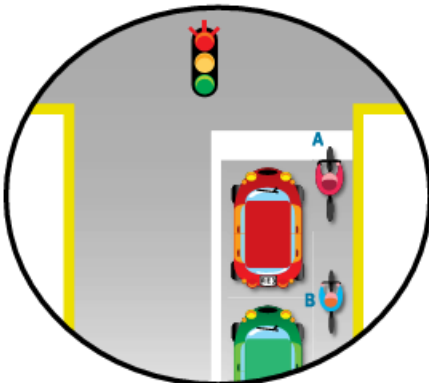
Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

IL SEMAFORO ROSSO

Quando ci si ferma ad un semaforo rosso (o ad uno stop) immediatamente a destra di un'automobile nella stessa corsia, se l'auto deve girare a destra e il ciclista deve andare dritto, può presentarsi una situazione di pericolo, qualora l'automobilista non veda il ciclista.
La situazione è ancora più pericolosa quando si è fermi accanto ad un autobus o ad un camion.



- Fermarsi in un punto in cui si è ben visibili.
- Non confidare che tutti gli automobilisti utilizzino sempre e in modo corretto gli indicatori di direzione
- Attenzione nel superare veicoli fermi in prossimità di un semaforo.

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 89


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

IL GANCIO A DESTRA (1° tipo)

Quando un'auto supera un ciclista in prossimità di un incrocio, potrebbe dover svoltare a destra, tagliando la strada al ciclista. Questo tipo di incidente è molto difficile da evitare perché non ci si rende conto di cosa sta accadendo fino all'ultimo momento.



- **Manovra di emergenza.** Spostarsi leggermente a sinistra
- Gettare uno sguardo dietro di sé o guardare lo specchietto retrovisore
- tenere il braccio sinistro teso verso l'interno della rotonda per segnalare che la direzione prosegue

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 90


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

IL GANCIO A DESTRA (2° tipo)

Quando un'auto procede lentamente il ciclista può avere la tentazione di superarla a destra, ma può succedere che durante il sorpasso l'auto svolti a destra in una laterale, un parcheggio, un passo carraio e vada addosso al ciclista.



- MAI superare a destra
- Pedalare dietro.

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 91


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

L'INCROCIO A SINISTRA

Un'auto proveniente dalla direzione opposta, nella manovra di svolta a sinistra potrebbe investire il ciclista qualora non notasse la sua presenza.



- Rendersi visibile
- Rallentare

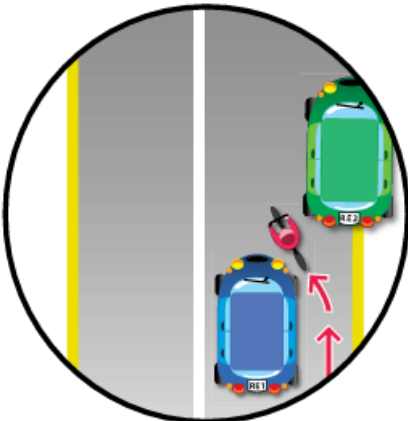
in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

L'IMPATTO POSTERIORE (1° tipo)

Per evitare un'auto parcheggiata o un altro ostacolo sulla strada, al ciclista può succedere di sbandare leggermente a sinistra, rischiando così di essere urtato da un'auto che sopraggiunge alle sue spalle.



- Non spostarsi MAI a sinistra senza essersi girati indietro a guardare
- Usare uno specchietto retrovisore da manubrio.

FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

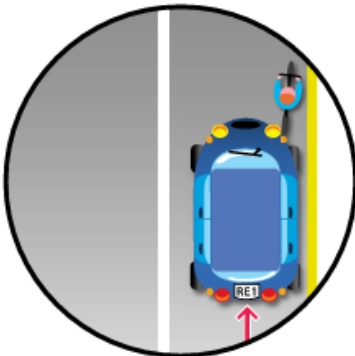
in bici per l'ambiente

Corso Sicurezza Stradale

Roma, 29 ottobre 2012

L'IMPATTO POSTERIORE (2° tipo)


Questo tipo di incidente è molto temuto dai ciclisti, ma non è molto comune. In ogni caso è una delle collisioni più difficili da evitare, poiché generalmente quando si pedala non si guarda dietro.



- Essere visibili
- Selezionare le strade da percorrere


FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 94


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

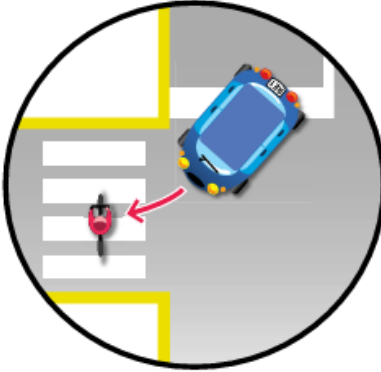
Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

IN BICI SUI PASSAGGI PEDONALI

Gli automobilisti non si aspettano di trovare biciclette sugli attraversamenti riservati ai pedoni, pertanto, quando si attraversano le strisce pedonali fra due marciapiedi prestare attenzione alle auto che svoltano.



- Ricordarsi che la bici è un veicolo
- Scendere di sella negli attraversamenti non dedicati
- Non pedalare sui marciapiedi

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 95


in bici per l'ambiente

Corso
Sicurezza
Stradale

Roma, 29
ottobre 2012



FIAB
Federazione
Italiana
Amici della
Bicicletta

LO SCANTRO FRONTALE CONTROMANO

Pedalando contromano sul lato sinistro della strada si corrono molti rischi: un'automobilista che svolta a destra da una strada laterale, da un passo carraio o da un parcheggio controlla di solito solo il traffico proveniente dalla sua sinistra e può non vedere chi proviene da destra. Inoltre chi percorre la strada nella direzione consentita non si aspetta di vedere marciare in senso contrario una bici e potrebbe avere tempi di reazione più lenti.



- Guidare nella stessa direzione del traffico, cioè, **NON** pedalare contromano

Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 96

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<h2 style="text-align: center;">LO SCONTRO NELLE ROTATORIE</h2> <p>Il pericolo nasce quando all'interno di una rotonda auto e bici non devono prendere la stessa uscita: se la bici deve continuare a percorrere la rotonda e l'auto deve invece uscire, il ciclista corre il rischio di vedersi tagliare la strada.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> • Usare gli attraversamenti ciclabili (dove esistenti) • Lasciare passare l'auto sulla propria sinistra </div> </div> <div style="text-align: right;">  <p>97</p> </div>

	 <i>in bici per l'ambiente</i>
<p>Corso Sicurezza Stradale</p> <p>Roma, 29 ottobre 2012</p>  <p>Federazione Italiana Amici della Bicicletta</p>	<p>Fiab Federazione Italiana Amici della Bicicletta via Borsieri, 4/E 20159 Milano tel e fax 02-69.31.16.24 www.fiab-onlus info@fiab-onlus.it</p> <p>Edoardo Galatola 348-2269002 http://sicurezza.ciclotodi.it Edoardo.galatola@sindar.it</p> <p style="text-align: right;">Edoardo Galatola – Sicurezza e mobilità ciclistica - 98</p>