



Quaderni del  
Centro Studi FIAB  
Riccardo  
Gallimbeni

3



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
*in bici per l'ambiente*



Edoardo  
Galatola

Bicicletta,  
sicurezza stradale  
e mobilità sostenibile





## Che cos'è la FIAB

La FIAB è un'organizzazione ambientalista che **riunisce più di cento associazioni locali**, sparse in tutta Italia. Dal 1998 ha assunto la forma di Onlus.

La FIAB promuove la **diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico silenzioso, salutare, rispettoso dell'ambiente e della città**. La FIAB progetta interventi in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

La FIAB aderisce a European Cyclists' Federation ed è **riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale** e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

La FIAB fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica e del Tavolo di confronto con le associazioni istituito presso Trenitalia.

## Le attività della FIAB

- Manifestazioni di ciclisti, **attività di lobbying** nei confronti delle pubbliche amministrazioni, proposte e progetti per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura della bicicletta e per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto e altro).
- **Cicloescursioni** (gite di una giorno, week-end in bici, viaggi cicloturistici, raduni).
- Pubblicazione di **percorsi** per il cicloescursionismo e il cicloturismo.
- Proposte per la realizzazione di cicloitinerari: **Bicitalia®** è una rete di itinerari ciclabili, lunga oltre 15 000 chilometri, formata da una serie di lunghi percorsi costituenti una ragnatela che copre l'intera penisola. Tra questi la **Ciclopista del Sole** collegherà tutto lo stivale, dal Brennero alla Sicilia.
- Esperienze di **attività didattiche** nelle scuole sull'uso della bicicletta, i percorsi casa-scuola, la sicurezza stradale ecc.
- Redazione del **periodico Amici della Bicicletta** con notizie su progetti in cantiere, iniziative, eventi e incontri organizzati da FIAB.
- Pubblicazione carte ciclistiche, guide cicloturistiche, **pubblicazioni** non periodiche; organizzazione di **attività culturali** (convegni e dibattiti, seminari e viaggi di studio).
- Collaborazione con Ministeri, Regioni ed Enti locali per lo svolgimento di **ricerche, studi di fattibilità, progetti** in materia di ciclabilità.
- Aggiornamento del **sito**, [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it), collegato ai siti delle associazioni aderenti, che rende immediatamente disponibili agli utenti moltissime informazioni sui temi della mobilità sostenibile e sulla promozione della ciclabilità.
- Istituzione del **servizio Albergabici®**, con lo scopo di mettere in rete informazioni, altrimenti difficilmente reperibili, sulle strutture ricettive "amiche della bicicletta". Al momento sono 1500 le strutture registrate in tutte le regioni italiane. Indirizzo: [www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)

## In ricordo di Riccardo Gallimbeni



Dopo un po' di tempo dalla sua scomparsa dedichiamo a Riccardo Gallimbeni la serie di "Quaderni tecnici" per lo sviluppo della ciclabilità in tutte le sue forme. È doveroso farlo in memoria di Riccardo che al tema aveva dedicato il suo tempo e la sua intelligenza, ma è anche necessario poiché altrimenti non ci sarebbe a disposizione di tecnici, progettisti, ma anche ambientalisti e ciclisti militanti, la serie di informazioni che vogliamo dare con questi Quaderni.

Claudio Pedroni

# 3

Edoardo Galatola

## Bicicletta, sicurezza stradale e mobilità sostenibile



Premessa	4
La (in)sicurezza stradale	5
Specificità della situazione italiana	6
Gli elementi costitutivi della sicurezza stradale	10
Quali interventi per la sicurezza?	12
Sicurezza dell'infrastruttura (tutte le strade)	12
Sicurezza dei veicoli (tutti i veicoli)	14
Sicurezza dell'utente (tutti gli utenti)	14
Quali interventi organizzativi e gestionali?	16
Pianificazione	16
Interventi legislativi	17
Considerazioni conclusive	18

# Premessa

Finalità principale della **FIAB**, secondo quanto previsto dal suo stesso statuto, è la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano) e di mobilità sostenibile.

La bicicletta è prima di tutto un mezzo di trasporto, oltre che un attrezzo sportivo e per l'uso del tempo libero.

Il Codice della Strada, **all'art. 1 comma 1**, stabilisce: «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.»

## I grandi valori di riferimento della mobilità sostenibile sono:

- il diritto a muoversi tutti, anche bambini e anziani secondo necessità;
- il diritto alla salute preservandola da inquinamento, incidenti, stress, solitudine;
- il diritto delle future generazioni a un mondo che abbia almeno le stesse risorse naturali, le stesse qualità ambientali e caratteristiche di biodiversità uguali a quelle che abbiamo ricevuto noi.

## I grandi obiettivi da raggiungere:

- mobilità-accessibilità per le persone ovunque, in particolare dei centri storici, autonomia per bambini e anziani;
- riduzione degli incidenti e dell'inquinamento!;
- creazione di città più ricche di qualità urbana, di spazi verdi e accoglienti, più salubri (con meno smog, meno rumore, meno frenesia), più cortesi (ove ci sia rispetto, attenzione, e relazioni tra le persone).

Di conseguenza lo spostamento su bicicletta deve essere privilegiato rispetto ad altre modalità di spostamento, non orientate al contenimento dei consumi energetici, alla tutela dell'ambiente e della salute, alla rapidità degli spostamenti nei percorsi cittadini.

La bicicletta è, infatti, un **mezzo di trasporto** agile, che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo e risulta quindi **compatibile** con l'ambiente. Un mezzo dalle grandi potenzialità, che si rivela particolarmente **economico**, sia in termini di risparmio, sia d'efficienza energetica. Sulle brevi e medie distanze, fino ai 6-7 km. (la maggioranza di quelle relative agli spostamenti quotidiani individuali), la bici è **competitiva** rispetto



ai mezzi motorizzati. Essa è inoltre un mezzo facilmente **integrabile** con i mezzi di trasporto pubblici e privati, che permettono di moltiplicare le possibilità di spostamento della bici anche sulle distanze maggiori.

L'uso quotidiano della bicicletta migliora significativamente la salute di chi la utilizza (in particolare riduce il rischio di malattie cardiache), consente di respirare meno inquinanti (un automobilista inala più ossido di carbonio, ossido d'azoto e benzene di un ciclista), e la sua diffusione, se adeguatamente sostenuta, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e all'incidentalità. In un'ottica complessiva, la bicicletta permette anche il ridimensionamento della dipendenza dalle fonti non rinnovabili.

Il cittadino deve poter scegliere di volta in volta tra andare a piedi, in bicicletta, in autobus o in auto secondo gli spostamenti che deve fare. Poter scegliere significa che tutte queste modalità devono essere sufficientemente confortevoli, sicure e convenienti, privilegiando quelle più appropriate dal punto di vista della sostenibilità. L'esercizio dell'opzione da parte del cittadino, d'altra parte, presuppone che tutti prendano coscienza e assumano comportamenti virtuosi. Il percorso culturale deve essere analogo a quello intrapreso per la raccolta differenziata, un comportamento ormai automatico per molte persone; similmente si deve acquisire in forma automatica la scelta del modo adatto per ogni spostamento, a piedi per gli spostamenti brevi, in bici nel quartiere o verso il centro città, altri mezzi per gli spostamenti più lunghi.

Per contro, nonostante praticamente nessuno contesti tali dati "oggettivi" e sia unanime la percezione che le nostre città sono malate di traffico e che la qualità della vita è peggiorata a causa dei problemi legati agli spostamenti, l'uso della bicicletta continua a non essere incentivato, se non addirittura ostacolato.

Occorrono dunque azioni coerenti e condivise per rimuovere gli ostacoli e i limiti al suo più ampio sviluppo. In particolare, tra tutte le cause che ne limitano l'utilizzo, la scarsa sicurezza del tragitto costituisce molto frequentemente il principale limite allo sviluppo dell'uso della bicicletta.

## La (in)sicurezza stradale

Il tema della *sicurezza della circolazione* (che ovviamente non riguarda solo la mobilità ciclistica) è particolarmente trascurato a livello istituzionale.

Molte persone affermano di non utilizzare quotidianamente la bici perché hanno *paura*. O di utilizzarla con un persistente senso d'*inquietudine*, di *insicurezza*. E i dati oggettivi d'incidentalità, purtroppo, non fanno che confermare ciò che, a livello di percezione soggettiva, è considerato come un fatto acquisito.

Si manifesta, in altre parole, una correlazione diretta tra il livello di diffusione (*spostamenti in bici su spostamenti totali = composizione modale*) e il livello di sicurezza (*vittime per spostamento = morti per utente/km*).

Questa correlazione può essere interpretata in due modi, non alternativi tra loro:

- a.** si usa di più la bicicletta laddove le infrastrutture e la regolamentazione del traffico assicurano elevati livelli di sicurezza a questa modalità di spostamento;
- b.** nei Paesi dove un'ampia quota di popolazione usa la bicicletta per gli spostamenti abituali, i responsabili della sicurezza stradale dedicano maggiore attenzione alla sicurezza dei ciclisti.

È interessante notare che i Paesi che registrano le maggiori quote di spostamenti su bicicletta (Olanda, Danimarca, Germania) sono anche quelli dove, tendenzialmente, si determinano più elevati livelli di sicurezza per i ciclisti.

## Specificità della situazione italiana

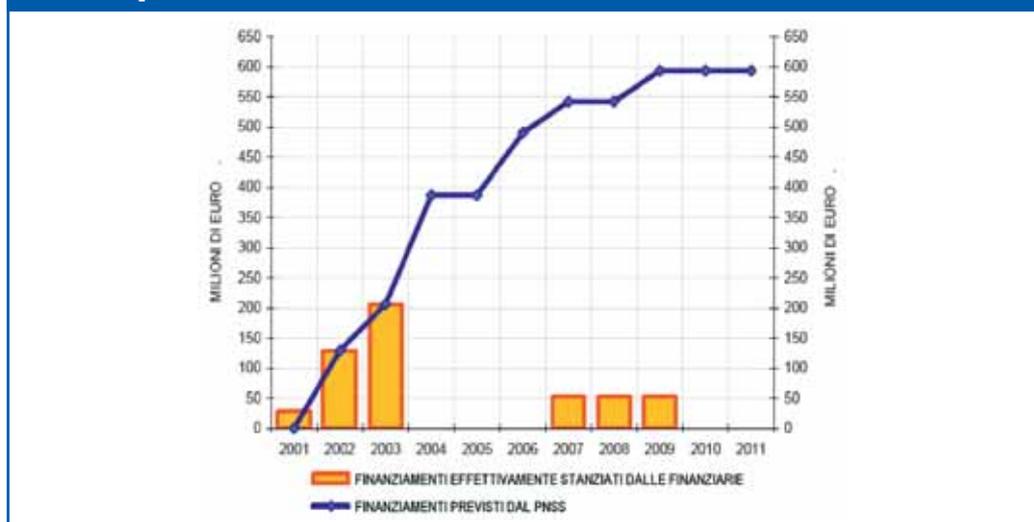
<sup>1</sup> Cfr. Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", commissione delle Comunità Europee, settembre 2001.

Per affrontare il problema della sicurezza in bicicletta occorre prima inquadrare il contesto generale.

Così rilevante è il problema della **sicurezza stradale** che la **Comunità Europea** ne ha fatto oggetto di raccomandazioni, imponendo agli Stati membri di dimezzare il numero di vittime e incidenti (dati 2000) entro il 2010<sup>1</sup>. A tal proposito in Italia è stato istituito dalla L. 144/99 il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Per dare un'idea dei costi indotti dalla mancanza di sicurezza stradale, ricorderemo che l'onere sociale stimato – derivante dai 5500 morti e 300 000 feriti annui – ammonta a oltre 30 miliardi di euro l'anno (l'equivalente di tre medie leggi finanziarie tutti gli anni), pari a 500 euro/anno per ogni italiano. Risulta pertanto evidente che qualsiasi investimento in sicurezza stradale viene immediatamente ripagato dai minori costi sostenuti dalla collettività. Ciononostante i finanziamenti previsti dal PNSS faticano a essere erogati; la **Figura 1** si commenta da sola (N.B. i dati 2008 e 2009 sono stati messi in bilancio dalla Finanziaria 2007).

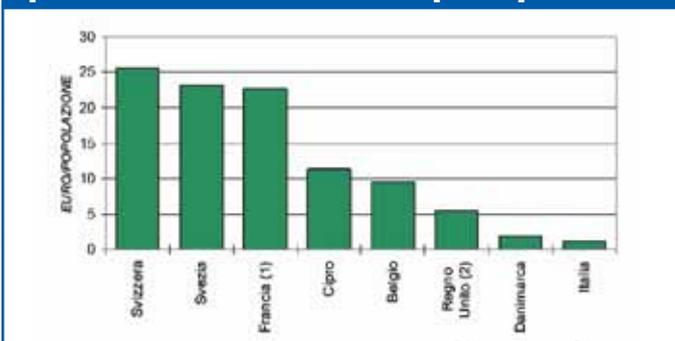
### Spesa aggiuntiva, incentivi dello Stato e cofinanziamenti locali. Risorse previste dal PNSS e risorse attivate



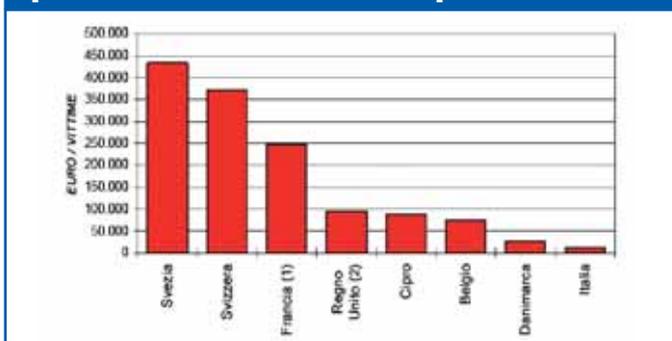
**Figura 1** – Finanziamenti previsti dal PNSS ed effettivamente stanziati dalle finanziarie.

Dunque l'Italia dedica al miglioramento della sicurezza stradale circa un euro procapite, contro i 25-30 degli altri paesi. Vedi **Figura 2**.

### Spesa in sicurezza stradale procapite



### Spesa in sicurezza stradale per vittima



**Figura 2** – Spesa in sicurezza procapite e per vittima.

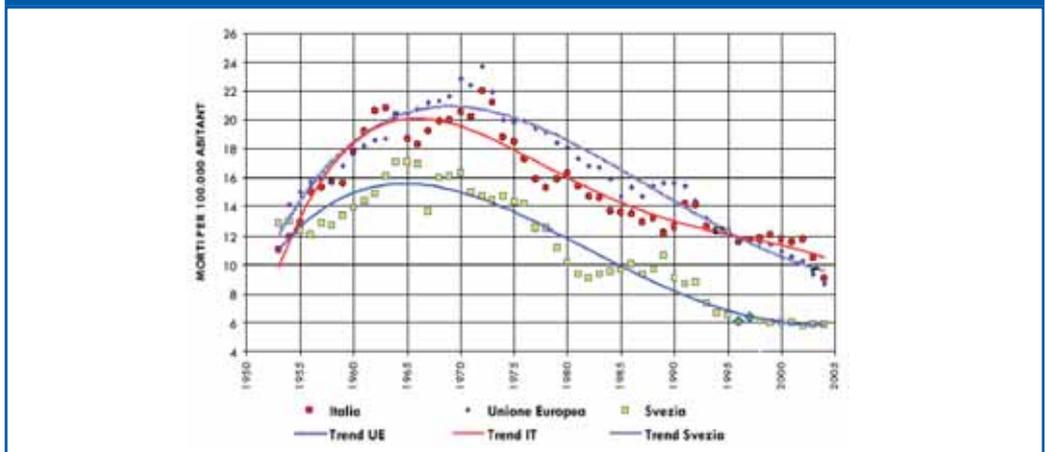
Per inciso se ai costi della in-sicurezza stradale si aggiungessero i costi sociali indotti dell'inquinamento atmosferico, rumore e gas serra il costo complessivo annuo del traffico automobilistico a carico della collettività ammonterebbe a 30 + 90 miliardi di euro/anno – dati *Amici della Terra*, 1999. Ciò significa che per ognuna delle 30 milioni di auto circolanti, la collettività effettua un finanziamento occulto di circa 4000 euro/anno.

<sup>2</sup> Fonte: Libro Bianco 2007, Consulta Nazionale Sicurezza Stradale.

Oltre alla penuria dei finanziamenti, i principali problemi che impediscono attualmente all'Italia di rispettare i dettami comunitari sono i seguenti<sup>2</sup>.

1. I tassi di mortalità e ferimento italiani sono più alti della media europea e il doppio di quelli dei paesi "virtuosi" (NL, S, N, UK, CH).
2. Il processo di miglioramento non riesce a tenere il passo con quello degli altri paesi (il divario tende ad aumentare, vedi **Figura 3**).

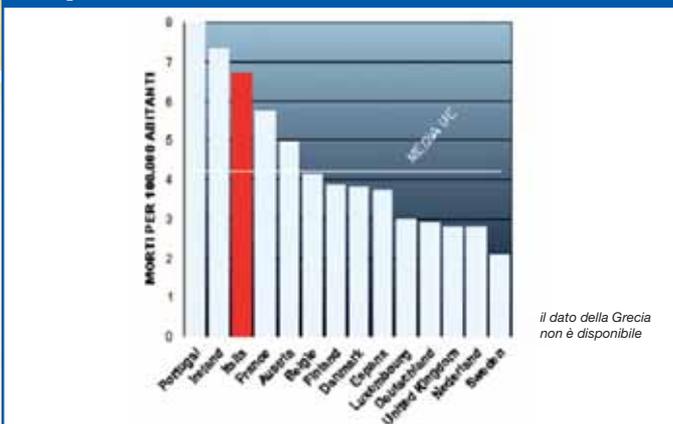
### Evoluzione del tasso di mortalità



**Figura 3** – Confronto evoluzione del tasso mortalità stradale tra Italia, Svezia e media UE.

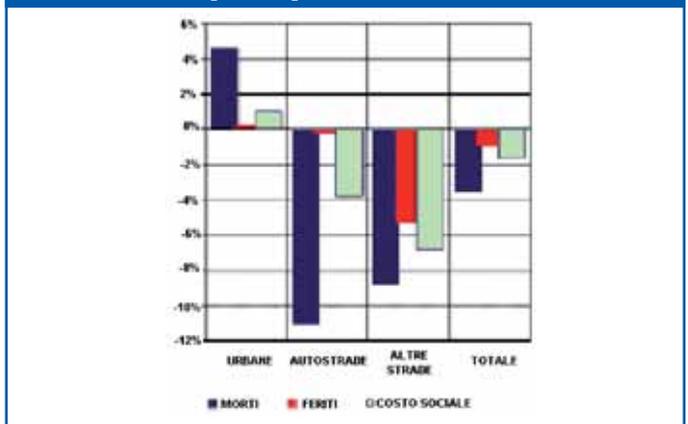
3. La patente a punti ha portato una riduzione dell'incidentalità di circa il 20%, ma ha esaurito l'effetto propulsivo (l'incidentalità ha ripreso a crescere).
4. Ci sono alcune componenti della mobilità più critiche di altre e tra queste spicca l'estrema criticità delle aree urbane che presentano una rilevanza percentuale decisamente superiore a quella degli altri paesi UE (vedi **Figura 4**) e una tendenza dell'incidentalità a crescere piuttosto che a diminuire (vedi **Figura 5**).

### Tassi di mortalità nelle aree urbane dei paesi UE



**Figura 4** – Confronto tassi mortalità urbani con altri paesi UE.

### 2004-2005, variazione percentuale delle vittime per tipo di strada



**Figura 5** – Variazione % 2004-2005, delle vittime per tipo di strada.

In particolare il 44% dei morti e il 73% dei feriti avviene su strade urbane, fonte ACI-ISTAT (Figura 6).

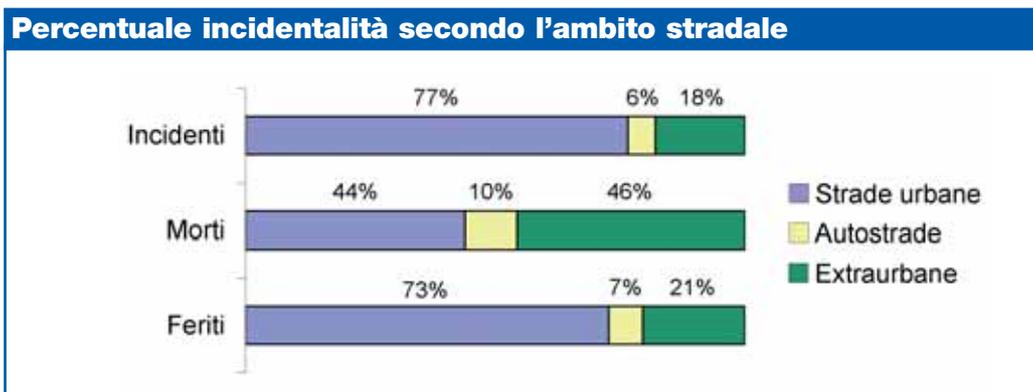


Figura 6 – Incidentalità secondo l'ambito stradale – anno 2006 (%).

<sup>3</sup> Il dato di mortalità ciclisti del 2006 non è ancora disponibile, per cui si è riportato il dato 2005.

La distribuzione delle vittime tra pedoni e ciclisti è evidenziata in Figura 7. Per quanto riguarda i ciclisti si vede che a fronte di una lenta diminuzione della mortalità, dal 2005 c'è stato nuovamente un aumento<sup>3</sup>.

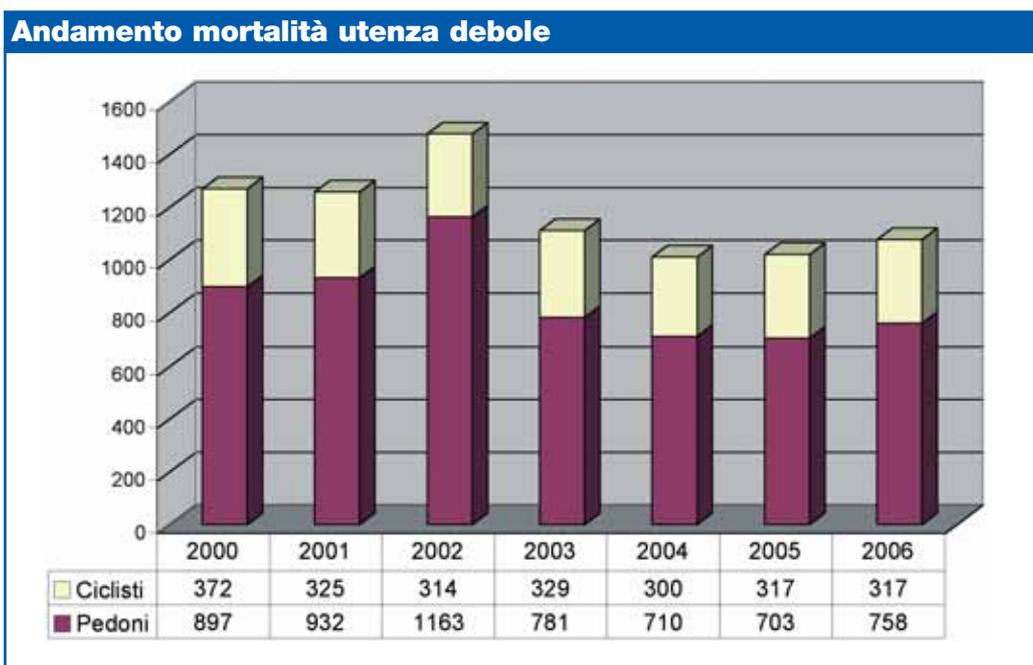


Figura 7 – Evoluzione della mortalità nell'utenza debole.

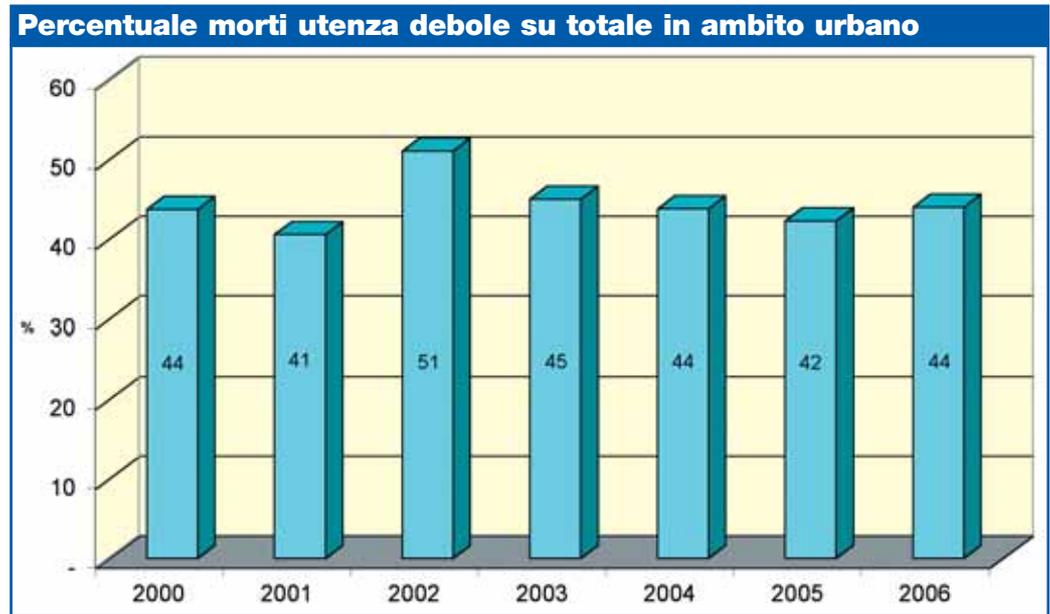
Per quanto concerne i feriti, invece, il trend risulta essere in aumento invece che in diminuzione.

Anno	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pedoni	18 319	18 081	17 857	17 776	18 285	18 994	21 062
Ciclisti	10 554	10 482	10 995	11 249	11 766	12 476	14 682

Figura 8 – Evoluzione del numero dei feriti nell'utenza debole.

<sup>4</sup> In data 11 dicembre 2007, è stato pubblicato dall'ISTAT il documento "Incidenti stradali in Italia – Anno 2006". A fronte della perdurante assenza dei dati disaggregati tale rapporto ha introdotto un cambiamento della metodologia di rilevazione statistica. Conseguenza di tale ricostruzione è stato contraddire clamorosamente le serie statistiche sin qui presentate e creare un effetto di precarietà sulla fiducia nei dati raccolti.

Ove si consideri infine che nel 2006, come evidenziato dalla **Figura 6**, delle 5669 vittime<sup>4</sup>, ben 2494 sono state registrate in città, confrontando questo dato con quello della **Figura 7** è possibile dire che tra i morti nelle strade urbane, uno su due appartiene all'utenza debole, ovvero a pedoni e ciclisti (vedi **Figura 9**).



**Figura 9** – Percentuale morti utenza non motorizzata su totale urbano.

Di conseguenza risulta evidente che non si risolve il problema della sicurezza delle nostre città se non si portano avanti politiche che proteggano pedoni e ciclisti.

Per maggiore chiarezza e uniformità con la terminologia in uso in altri paesi della Comunità europea, di qui in avanti si propone di non utilizzare più la terminologia **utenza debole**, che implica un approccio difensivo e di rimessa, ma quello di **utenza non motorizzata**, che chiarisce meglio la differenza rispetto all'utenza motorizzata.

Per determinare le principali linee d'azione per aumentare la sicurezza dello spostamento occorre affrontare il problema analiticamente.



## • Gli elementi costitutivi della sicurezza stradale

<sup>5</sup> Il programma “Visione Zero”, fatto proprio nel 1997 dal Parlamento svedese persegue l’obiettivo di azzerare gli incidenti stradali.

La sicurezza stradale può essere vista come un Sistema complesso caratterizzato da diverse variabili.

Gli elementi che caratterizzano il Sistema Sicurezza Stradale, secondo i principi di “Visione Zero”<sup>5</sup>, sono:

- i veicoli;
- le infrastrutture stradali;
- gli utenti della strada.



**Figura 10** - Elementi del Sistema Sicurezza Stradale.

In teoria, se gli interventi di miglioramento del sistema permettessero di ottenere il Veicolo perfetto o l'Infrastruttura stradale perfetta o l'Utente perfetto, gli incidenti sarebbero annullati. Dato che ciò è utopistico, occorre agire congiuntamente su tutti e tre gli elementi per ottenere un miglioramento del sistema.

Si è affermato che la bicicletta è sia un mezzo di trasporto sia per l'uso del tempo libero. Il riconoscimento della seconda finalità d'utilizzo è tanto generalizzato da costituire una sorta di luogo comune associato alla bicicletta.

Ne consegue che, visto in una tale ristretta prospettiva, quello della bicicletta è considerato come un sistema chiuso, che non s'interseca con gli altri segmenti della mobilità.

Quando si occupano di sicurezza per i ciclisti i *media*, gli amministratori e le istituzioni, così come l'utente medio della strada, pensano, spesso e banalmente, ai seguenti provvedimenti:

- a. sicurezza del veicolo (*bicicletta*): bici sicure, ruote gonfie, luci funzionanti, seggiolini omologati;
- b. sicurezza dell'infrastruttura (*strada per biciclette*): costruzione di piste ciclabili, possibilmente anche in ambito urbano (senza peraltro alcuna attenzione alla continuità del percorso o alla relativa manutenzione);
- c. sicurezza dell'utente (*ciclista*): campagna educativa per la sicurezza del ciclista perché non utilizzi l'asse viario generale, ma solo le corsie dedicate; casco omologato possibilmente obbligatorio per tutti i ciclisti.

Non è un caso che, quando viene periodicamente diffusa la notizia relativa all'alto numero di morti tra ciclisti in Italia rispetto ad altri Paesi europei, l'unica indicazione che compare sulla stampa sia l'invito a utilizzare caschi e seggiolini omologati.

Prima di esaminare quali altre azioni siano necessarie è bene approfondire **l'utilità e l'efficacia** degli interventi sopra descritti.

Senza dubbio possono essere interventi utili, ma, dal punto di vista dell'efficacia, molti di tali interventi risponderebbero al problema della sua sicurezza solo se il ciclista non intersecasse mai il traffico ordinario. Dunque tali provvedimenti, da taluno ritenuti prioritari se non addirittura risolutivi, trovano senso e legittimazione solo in una visione che continua a relegare la bici ad attrezzo per il tempo libero.

Che cosa significa questo, se riportato ai temi della mobilità ciclistica e ai provvedimenti citati sopra? Significa per esempio che la pista ciclabile è funzionalmente efficace, se permette al ciclista di raggiungere la destinazione desiderata, mentre si rivela inadeguata se conduce a una destinazione non voluta, magari pensata per il tempo libero, ma non idonea a un diverso utilizzo della bicicletta: da qui l'importanza di valutare con attenzione sin dal progetto il senso origine-destinazione delle infrastrutture dedicate ai ciclisti. Ancora, la pista deve essere continua, perché se s'interrompe frequentemente (per es. per attraversamenti carrai), o se addirittura sparisce, abbandonando il ciclista in un incrocio trafficato, è più pericolosa della sua totale assenza, perché crea una falsa sensazione di sicurezza.

Ove poi la manutenzione della pista ciclabile non sia buona, davvero non s'intende perché obbligare il ciclista a non utilizzare la strada che invece è mantenuta, oppure il marciapiede, se idoneo al transito ciclistico.

Per quanto riguarda il casco, questo è omologato per impatti fino a 23 km/h (contrariamente ai caschi da moto che resistono a maggiori impatti, ma che non possono essere usati dai ciclisti per ovvi motivi). Esso si rivela utile in caso d'urti secondari ovvero dovuti a cadute accidentali. Pertanto – per quanto vada raccomandato per i bambini e consigliato agli adulti, specie su percorsi accidentati e pericolosi – deve essere chiaro che il casco non protegge il corpo in caso di impatto con veicoli a motore.

Concludendo, tutti i provvedimenti che trattano il **sistema bicicletta** (Veicolo + Infrastruttura + Utente) come se fosse **isolato** e a se stante sono sostanzialmente inefficaci in quanto non è mai possibile separare del tutto il sistema "mobilità ciclistica" dal sistema "mobilità generale".

Ove si veda invece la bicicletta come un sistema di trasporto competitivo con altri, il panorama cambia radicalmente, perché anch'essa entra a pieno titolo tra gli elementi del Sistema Sicurezza Stradale. La **Figura 10** va quindi interpretata in questa prospettiva: per Veicolo si devono intendere *tutti* i veicoli che percorrono la strade (a trazione umana, animale o a motore), per Utente si intendono *tutti* gli utenti (dai pedoni ai conducenti di mezzi pesanti), mentre per Infrastruttura si intende l'*intera* rete viaria.

D'altronde, una visione ampia sulla sicurezza, oltre a essere ragionevole, è anche oggettivamente fondata: sulla strada muoiono ogni anno oltre 300 ciclisti, ma anche 800 pedoni, 1200 motociclisti e 4700 tra automobilisti e camionisti, mentre restano feriti almeno 10 000 ciclisti, 16 000 pedoni, 70 000 motociclisti e 200 000 tra automobilisti e camionisti. Si tratta di un numero sette volte maggiore di tutte le morti sul lavoro e la prima causa di morte dei giovani fino a 34 anni.



## Quali interventi per la sicurezza?

Gli interventi finalizzati alla protezione dei ciclisti nel sistema di trasporto complessivo sono appropriati anche per la sicurezza degli altri utenti della strada.

Riprendendo lo schema della **Figura 10**, gli interventi sono stati suddivisi in interventi per la sicurezza dell'infrastruttura, dei veicoli e dell'utente.

### Sicurezza dell'infrastruttura (tutte le strade)

Sono i primi provvedimenti in ordine d'importanza.

In ambito urbano le **zone 30** non dovrebbero essere una rarità, ma la norma.

In nessuna città la velocità media supera i 15 km/h: è pertanto evidente l'inutilità di raggiungere picchi di velocità di 70 km/h per poi fermarsi al semaforo o in coda qualche centinaio di metri dopo. L'introduzione di mini rotatorie (vedi per es. l'esperienza del Comune di Cattolica) può inoltre contribuire all'eliminazione dei semafori e migliorare la fluidificazione del traffico, con riduzione dell'incidentalità.

In alcune arterie può essere consentito raggiungere i 50 km/h, velocità che non dovrebbe mai essere superata in città. A tal proposito non sono necessari solo cartelli di divieto, ma si devono attuare interventi di:

- ristrutturazione-ridisegno delle sedi stradali;
- pedonalizzazione (nei centri storici soprattutto) con eccezione per le bici;
- tariffazione e delimitazione della sosta con criteri progressivamente restrittivi avvicinandosi al centro storico.

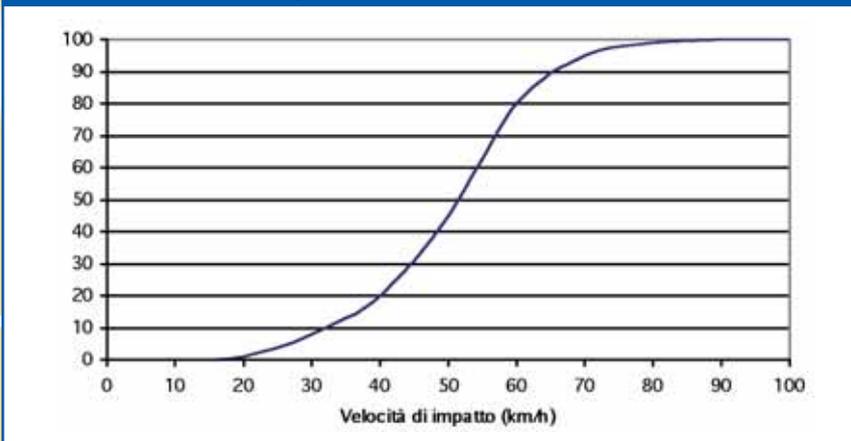
Da questo punto di vista è da sostenere l'esperienza inglese dei *Park&Drive*, in altre parole grandi parcheggi gratuiti al di fuori dei centri abitati e frequenti collegamenti in direzione del centro con mezzi pubblici.

La coesistenza in sicurezza delle diverse forme di mobilità, resa possibile dalla moderazione del traffico, è soluzione di norma preferibile rispetto alla separazione dei flussi, che deve rimanere uno strumento di *extrema ratio*, limitata ai soli casi in cui la moderazione non risulti efficace o possibile (per es. arterie di scorrimento veloce).

Sulle strade extraurbane, di norma, è sempre bene invece prevedere la separazione dei flussi, ma in ogni modo non è accettabile che l'unico modo per imporre dei limiti di velocità sia mettere un cartello di divieto (magari con limiti più bassi del necessario), su una strada resa la più diritta possibile. Da quando è stata rettificata, la Strada Romea è diventata una delle più pericolose arterie italiane.

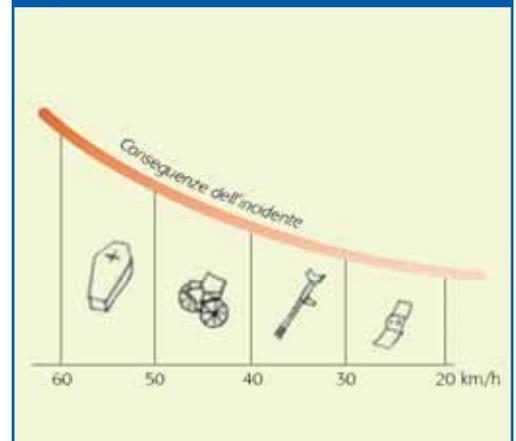
Al contrario, l'asse stradale deve essere adeguato al suo utilizzo e quindi anche sagomato in modo da rendere impossibile il superamento delle velocità non consentite. In Gran Bretagna rotatorie ben progettate impediscono in tutto il Paese di superare anche in rettilineo le velocità stabilite. È bene ricordare che un impatto a 30 km/h non ha quasi conseguenze (equivalente a una caduta dal primo piano di un'abitazione), a 50 km/h si ha il 50% di probabilità di morte (è come cadere dal terzo piano), a 70 km/h la probabilità sale al 90% (equivalente a una caduta dal quinto piano), come si evince dalla **Figura 11**. La **Figura 12**, invece, evidenzia visivamente l'andamento esponenziale dei rischi in funzione della velocità di impatto (fonte: *Eppure i bambini si muovono*, Comunità Europea, 2002)

### Rischio di morte per pedoni/ciclisti in funzione della velocità di impatto



**Figura 11** – Rischio di morte per ciclisti e pedoni in funzione della velocità dell’impatto.

### Relazione tra velocità e gravità dell’incidente



**Figura 12** – Relazione tra velocità e gravità dell’incidente.

Anche un automobilista ben disposto a rispettare le norme del Codice difficilmente riesce su una strada rettilinea a procedere a meno di 70-80 km/h.

In funzione della velocità di percorrenza prevista occorre inoltre verificare gli ostacoli fissi presenti ai margini delle strade: i pali della luce non devono servire per appenderci i fiori a ricordo delle vittime d’incidenti; nelle strade alberate occorrono appropriati limiti di velocità o altre misure precauzionali. Questo problema raramente tocca i ciclisti, ma è rilevante per il contributo di vite umane (in Formula Uno e nel Motomondiale si esce indenni da impatti a 300 km/h perché non esistono ostacoli fissi rigidi). Anche i guard-rail devono essere modificati per evitare l’effetto *ghigliottina*.

Sono auspicabili collaudi più rigorosi delle piste ciclabili per verificarne la fruibilità in termini di sicurezza stradale.

In ambito urbano, e in particolare nei punti a maggior rischio di conflitto con i mezzi motorizzati, è inoltre utile l’utilizzo di pavimentazioni colorate per le piste ciclabili, non sdruciolevoli in qualsiasi condizione atmosferica.

Infine il problema della qualità della segnaletica, sia essa orizzontale o verticale. La segnaletica stradale è il mezzo con cui si avverte l’utente della strada di eventuali pericoli che si possono presentare e, soprattutto, è il mezzo per regolamentare lo spazio pubblico in modo tale che possa essere utilizzato con adeguata sicurezza da tutte le categorie di utenza.

Numerose denunce, anche autorevoli (per es. ACI), hanno in più occasioni evidenziato il grave pregiudizio alla sicurezza stradale determinato da una cattiva segnaletica: contraddittorietà, inadatto o errato posizionamento, scarsa visibilità, manomissioni vandaliche, sovrapposizioni, danneggiamenti, assenza di manutenzione, sono alcuni dei problemi più comuni.

È diritto di ciascun utente della strada avere indicazione chiara e univoca della regolamentazione esistente, per potersi comportare di conseguenza: l’ambiguità non gioca a favore della sicurezza. Ed è preciso dovere degli enti proprietari e di gestione di assicurare il rispetto delle basilari condizioni di sicurezza.

Occorre dunque intervenire anche con periodiche campagne di riordino e “pulizia” dei segnali stradali, assumendo il principio che, per poter adempiere la funzione che le è propria, la segnaletica deve essere integra, coerente e ben mantenuta.

## Sicurezza dei veicoli (tutti i veicoli)

Molto si è fatto per la sicurezza passiva degli utenti dei veicoli a motore (rigidità dell'abitacolo, airbag, cinture di sicurezza), poco per la sicurezza degli utenti deboli, sia perché i due concetti sono a volte antitetici (più il veicolo è pesante, più è pericoloso per chi viene investito), sia perché si continua a vedere la strada solo come un luogo a uso e consumo di auto e mezzi pesanti, sempre più potenti e veloci.



Per esempio dovrebbero diventare obbligatori (cfr. Direttiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 novembre 2003) gli specchietti per i camion che permettano di garantire una migliore visuale al conducente, riducendo il problema del cosiddetto "angolo morto" che è frequente causa di incidenti gravissimi a danno soprattutto dell'utenza non motorizzata. Per veicoli lamierati o simili dovrebbero essere previste telecamere con visione in cabina. È auspicabile ridurre i tempi dell'attuazione progressiva delle norme comunitarie, perseguendo un'entrata in vigore anticipata delle stesse (come avvenuto in Olanda).

Per quanto concerne le biciclette si ritiene che la qualità delle biciclette in commercio di fascia bassa sia decisamente insufficiente: sistemi di frenatura inefficienti, dispositivi di illuminazione scadenti o addirittura inesistenti e altri elementi di scarsa qualità rendono il veicolo insicuro e difficile da guidare.

È importante pertanto trovare delle forme d'omologazione/certificazione per offrire ai ciclisti, attraverso standard minimi di sicurezza, veicoli sicuri e affidabili, che garantiscano l'utente finale anche in relazione alla responsabilità del produttore, migliorando la sicurezza complessiva.

Occorre inoltre affrontare il problema della sicurezza attiva: sistemi di blocco e controllo della velocità dei veicoli a motore (limitatori inseriti sul mezzo o controllati dall'esterno) meritano attenta valutazione.

## Sicurezza dell'utente (tutti gli utenti)

Gli interventi sugli utenti della strada possono essere di tipo educativo o coercitivo.

A livello educativo occorre certamente affrontare il tema "sicurezza" con un approccio critico che sappia mettere anche in discussione abitudini consolidate da decenni, che hanno finito con il privilegiare, senza alcuna capacità di mediazione, una mobilità pesante, inquinante, congestionante e con alti costi sociali contro una mobilità dolce, leggera e sostenibile, sia essa ciclistica, pedonale o con mezzi pubblici.

È necessario cambiare una credenza collettiva radicata da anni e anni di condizionamento sociale: la bicicletta non è un mezzo povero per spostarsi, ma al contrario il suo uso deve essere socialmente sostenuto. Discorso analogo vale per chi utilizza il treno o i mezzi pubblici.



Le campagne educative (e, in taluni casi, rieducative) devono in ogni caso essere a largo raggio. Occorre aiutare amministratori e opinione pubblica a comprendere che il ciclista, come pure il pedone e l'utente di mezzi pubblici, non sono utenti poveri del trasporto, ma hanno pari dignità con gli altri utenti, forse anche maggiore per il contributo che danno a liberare lo spazio pubblico.

Sulle strade i ciclisti devono essere visibili e possibilmente occupare un po' di più la carreggiata, invece di defilarsi all'estremo margine della strada stessa.

Un intervento educativo fondamentale è diretto alla popolazione di fascia più giovane, coinvolgendo anche le scuole: abituare i bambini e i ragazzi a spostamenti autonomi in sicurezza sulla bicicletta, contribuisce a formare futuri utenti della strada più responsabili.

Occorre promuovere campagne di sensibilizzazione su queste tematiche, particolarmente nei confronti di enti e aziende che utilizzino, nelle loro attività, mezzi pesanti (si pensi, a solo titolo di esempio, alle imprese edili, alle aziende di trasporto, alle imprese di logistica e traslochi ecc.), ma anche prevedere un maggiore coinvolgimento delle scuole guida.

Un ulteriore aspetto può essere rappresentato dagli incentivi fiscali, che costituiscono una leva interessante per lo svecchiamento del parco circolante a favore di nuovi mezzi con più elevati standard qualitativi: sin qui limitati alla rottamazione di mezzi a motore, gli incentivi fiscali viceversa si dovrebbero estendere anche al mezzo ecologico per eccellenza, la bicicletta a trazione umana, finora unica a non averne mai beneficiato.

Con riferimento agli interventi coercitivi, una campagna informativa che riteniamo assolutamente necessaria è quella nei confronti delle forze dell'ordine e delle polizie locali: anche la repressione va rimodulata. Occorre dare priorità alla repressione dei comportamenti più pericolosi restituendo ai cittadini la sensazione che esista una precisa strategia e una frequenza di controlli tali da modificare i comportamenti degli utenti della strada e inducendo in tal modo una maggiore osservanza delle norme della circolazione.

Per esempio il mancato rispetto degli attraversamenti pedonali in città non può più essere tollerato, così come la guida in stato di ebrezza deve poter essere monitorata con una frequenza ben superiore all'attuale.

Un altro intervento proposto è quello di eliminare gli automatismi nel recupero dei punti sulla patente, differenziandone invece la restituzione in funzione della gravità delle infrazioni comminate: considerando che la pericolosità di molti dei comportamenti usuali sulle strade ha spesso portato ad accostare il veicolo motorizzato a un'arma potenzialmente offensiva, è coerente ritenere che la patente, come il porto d'armi, non possa essere rilasciata a chiunque, specie quando il titolare abbia dimostrato di non saperne fare buon uso con violazioni plurime e gravi, che abbiano messo a repentaglio la sicurezza altrui.

Come si è detto, i provvedimenti da assumere possono essere molteplici: in Svizzera l'UPI, l'Ufficio per la Prevenzione degli Infortuni (forte di un organico di 130 persone per un Paese più piccolo del nostro), ha individuato ben 77 interventi prioritari, perseguendone 56.



## Quali interventi organizzativi e gestionali?

Sin qui si è provveduto a elencare una serie di interventi diretti. Occorre però individuare priorità di intervento, budget, coordinamento tra diverse amministrazioni. È quindi fondamentale potenziare le attività di pianificazione e gli interventi di tipo legislativo.

### Pianificazione

La sicurezza stradale non può essere ottenuta in modo casuale o calata dall'alto: è necessario individuare le diverse azioni utili, partire dalle più efficaci e monitorarne gli effetti. E mostrare un'attenzione costante alle migliori esperienze interne ed estere (*best practices*).

Occorre creare un'**Authority sulla sicurezza**, un'Agenzia Nazionale della Sicurezza Stradale che verifichi l'attuazione dei programmi e abbia il potere di intervenire ove non ne sia data evidenza; l'agenzia deve avere tra i suoi membri un referente delle associazioni dell'utenza non motorizzata della strada.

È necessario rivitalizzare il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** che, oltre ad aver avuto numerose pause non ha mai coordinato veramente le priorità degli interventi.

Tutte le Province e i Comuni maggiori devono dotarsi di specifici **Piani della sicurezza** in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza (**Osservatorio**), le azioni teoricamente perseguibili e le azioni che si intendono perseguire effettivamente, oltre al monitoraggio dei risultati. I piani devono contenere una sezione esplicitamente dedicata **all'utenza non motorizzata**.

È opportuno introdurre tecniche di **analisi del rischio**, con lo scopo di riuscire a quantizzare sia gli obiettivi che i risultati.

Occorre istituire e coordinare **Osservatori sui dati dell'incidentalità** (stradale in generale e ciclistica in particolare) che forniscano dati chiari non solo sulle statistiche ma anche sulle cause.

Occorre prevedere un **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale dell'utenza non motorizzata**.

I **Piani della mobilità ciclistica**, sia provinciali che comunali non devono più essere (quando ci sono) documenti astratti, inattuabili e avulsi dalle altre politiche del territorio; devono diventare asse portante dei Piani del traffico.

È importante verificare l'istituzione a diversi livelli (comunale, provinciale e regionale) di **Uffici della Mobilità Ciclistica** (UMC) con funzioni di promozione, organizzazione e coordinamento di tutti gli interventi ritenuti utili per favorire la circolazione e la sicurezza del trasporto ciclistico.

Parimenti è opportuno perseguire l'istituzione di **Consulte locali della sicurezza stradale** a cui possano partecipare enti e associazioni diversi per il controllo e monitoraggio delle iniziative. Anche per le consulte risulta opportuno prevederle per tutte le Province e i Comuni più grandi.

## Interventi legislativi

È auspicabile prevedere una norma quadro che tuteli e incentivi la mobilità ciclistica.

È comunque da prevedere a breve termine una revisione significativa del Codice della Strada.

Le modifiche dovranno permettere:

- 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.

A tal proposito 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 e 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».

Ciò significa che i costi economici e sociali (30 miliardi di euro/anno) e ambientali (90 miliardi di euro/anno) sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno- o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informatori del CDS. Quanto sopra porta alla prima richiesta, ovvero che nella revisione del Codice siano coinvolti pienamente rappresentanti dell'utenza non motorizzata in quanto utenti della strada da privilegiare (o quantomeno da non penalizzare pesantemente come ora avviene). Ciò naturalmente vale anche per rappresentanti del trasporto collettivo.



È da prevedere pertanto un'esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile. Il Codice deve comunque (sempre dai suoi principi fondatori) perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, che i miglioramenti non sono sufficienti per il perseguimento degli obiettivi di dimezzamento dell'incidentalità, ma soprattutto che i miglioramenti non sono uniformi. L'incidentalità è infatti aumentata e non diminuita in ambito urbano; in questo contesto gli incidenti gravi interessano soprattutto l'utenza non motorizzata.

Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del CDS i provvedimenti di modifica devono rispondere ai seguenti requisiti:

- facilitare l'utenza non motorizzata (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico),
- integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere criterio primario di progettazione.

A questi principi si ispirano le proposte di modifica che presentiamo, ma a essi dovrebbero ispirarsi tutte le prossime modifiche e integrazioni al Codice.

Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è sufficiente più la buona volontà).

Il Codice va infine snellito, per cui ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituire base per una revisione futura.

## • Considerazioni conclusive

Il ruolo del ciclista, sulle tematiche della sicurezza stradale, è d'importanza primaria perché:

- utente della strada per proteggerne l'incolumità,*
- non utente di altri mezzi di trasporto* per favorire il decongestionamento della strada stessa dal traffico veicolare,
- indicatore* in grado di fornire un parere qualificato dell'"utenza debole" sui problemi della sicurezza stradale.

Come si è anticipato, gli interventi proposti non sono e non possono essere avulsi dal contesto più generale della mobilità.

Non si può parlare di sicurezza dei ciclisti senza parlare di sicurezza stradale nel complesso e non si può affrontare il tema della sicurezza stradale senza intervenire significativamente sull'organizzazione della mobilità e quindi sulla mobilità sostenibile.

I ciclisti non sono degli utenti qualsiasi del territorio: la loro assenza o presenza è un vero e proprio **indicatore dello stato di salute dell'intero sistema viario e della società in generale**. Il ciclista è e deve essere considerato un importante indicatore di qualità ambientale e sociale.

## Manifestazioni nazionali organizzate dalla FIAB

**BIMBIMBICI®** In una domenica di maggio i bambini fino agli 11 anni e le loro famiglie si ritrovano per pedalare sicuri nelle strade della propria città, in moltissimi casi la manifestazione è preceduta da attività didattiche e formative realizzate nelle scuole. La manifestazione coinvolge ogni anno più di 200 città in tutta Italia, ha ricevuto plausi internazionali ed è stata riconosciuta a livello europeo. [www.bimbimbici.it](http://www.bimbimbici.it)

**CICLORADUNO** Una volta l'anno le associazioni della FIAB si ritrovano per pedalare tutte insieme al "Raduno Nazionale Cicloescursionisti", che normalmente dura quattro giorni, dal giovedì alla domenica, e si svolge su strade poco trafficate. È un'occasione per ammirare e conoscere meglio l'Italia, in bici, in un clima conviviale e con guide locali.

**BICISTAFFETTA** All'inizio di autunno si svolge la Bicistaffetta lungo un percorso della rete Bicalia® ogni anno diverso, per sensibilizzare gli enti locali sulla necessità di una politica a favore della mobilità ciclistica e per richiedere a Governo e Parlamento risorse per finanziare gli interventi a favore della bicicletta.

**BICINTRENO** Nella Giornata nazionale Bicintreno (ogni anno il lunedì di Pasqua) le biciclette possono viaggiare gratuitamente sui treni Suburbani, Regionali, Diretti e Interregionali. L'obiettivo è dare un forte segnale per una mobilità alternativa, rispettosa dell'ambiente e non inquinante, attraverso l'integrazione modale di treno e bicicletta.

## Come aderire

Se vuoi aderire alla FIAB iscriviti all'associazione locale aderente più vicina alla tua residenza oppure, se nella tua provincia non ne esiste una, all'Associazione Amici della FIAB. Per quanto riguarda le associazioni, possono iscriversi le associazioni cicloecologiche, culturali o ambientaliste, i gruppi sportivo-ricreativi che operano nelle attività di promozione della bicicletta, soprattutto come mezzo quotidiano di trasporto, della moderazione del traffico, della tutela di pedoni e ciclisti, promuovendo iniziative culturali o politiche a favore della bicicletta. Informati sul sito [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

## FIAB onlus

**Sito:** [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

**E-mail:** [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it)

### Segreteria Generale

Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre (Ve)

tel/fax 041.92 15 15

[segreteria@fiab-onlus.it](mailto:segreteria@fiab-onlus.it)

### Direzione, Amministrazione e Sede Legale

Via Borsieri, 4 - 20159 Milano

tel/fax 02.69 311 624

[direttore@fiab-onlus.it](mailto:direttore@fiab-onlus.it)

Per informazioni su questo Quaderno:

Edoardo Galatola, Responsabile Sicurezza FIAB

[galatola@ciclododi.it](mailto:galatola@ciclododi.it)

Aggiornamenti sulla sicurezza stradale su: <http://www.ciclododi.it/categoria.asp?IdC=41>

tel 348.2269002

fax 0371.549201

Quaderni del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni - maggio 2008

grafica e impaginazione: Silvia Malaguti e Studio Aqaba, Milano

foto: archivio FIAB

stampa: Il Guado, Corbetta (MI)

per richiedere copie dei Quaderni scrivere alla Segreteria Generale



## Abruzzo

**Pescara** Pescarabici

## Basilicata

**Matera** Il Ciclamino - Ass. cicloambientalisti  
**Potenza** FIAB Bicilandia Onlus

## Campania

**Bellizzi (SA)** Amici in bici  
**Benevento** FIAB Sannio - Ambiente e Bicicletta  
**Caserta** C3 - Caserta Città Ciclabile  
**Napoli** Cicloverdi  
**Pompei (NA)** Amici della Bicicletta  
**Salerno** Cycling Salerno  
**Santa Maria la Carità (NA)** Amici della Bicicletta

## Emilia Romagna

**Bologna** Monte Sole Bike Group  
**Cesena** Pro Natura - Sezione Cicloecologista  
**Ferrara** Amici della Bicicletta  
**Forlì** Fiab - Amici della Bicicletta di Forlì  
**Massa Lombarda (RA)** AdB Massa Lombarda-Lugo-Ravenna  
**Modena** Fiab - Amici della Bicicletta  
**Novellara (RE)** 9 Ped Ali  
**Parma** Bicinsieme  
**Piacenza** Amolabici  
**Reggio Emilia** Tuttinbici  
**Rimini** Pedalando e Camminando...

## Friuli Venezia Giulia

**Codroipo (UD)** Amici del Pedale - Codroipo  
**Pordenone** Associazione Ruotalibera  
**Trieste** Ulisse - cicloturisti e ciclisti urbani  
**Udine** Pedala Anche Tu

## Lazio

**Aprilia (LT)** Amici della Bicicletta  
**Cori (LT)** FIAB 2 Ruote Lepine  
**Latina** Latina Ciclabile - FIAB  
**Nettuno (RM)** A Ruota Libera Sez. Cicloecologista  
**Ostia (RM)** Ostia In Bici XIII  
**Roma** Pedale Verde  
**Roma** Ruotalibera  
**Sabaudia (LT)** FIAB Girinbici

## Liguria

**Genova** Amici della Bicicletta  
**La Spezia-Massa Carrara** Ruota Libera Apuo-Lunense  
**Lavagna (GE)** Legambiente Cantiere Verde

## Lombardia

**Abbiategrasso (MI)** ABBIATEinBICI  
**Arcore (MI)** ArcoreCiclabile  
**Bergamo** A.RI.BI. - Ass. Rilancio Bicicletta  
**Brescia** Amici della Bici Corrado Ponzanelli  
**Cardano al Campo (VA)** AmicinBici Cardano  
**Ceriano Laghetto (MI)** BC Groane FIAB  
**Cremona** Fiab Biciclettando Cremona  
**Lecco** Bici&Paesaggi  
**Lissone (MI)** eQUilibici - Ass. x la mobilità sostenibile  
**Lodi** Ciclodì-FIAB  
**Mantova** Amici della Bicicletta  
**Melegnano (MI)** L'aBC Melegnano (sez. di Ciclodì)  
**Milano** Ciclobby  
**Monza** Monzainbici  
**Ostiglia (MN)** Ruote in Libertà  
**Paderno Dugnano** Telaio Storto  
**Paullo (MI)** Paullo che Pedala (sez. di Ciclodì)  
**Peschiera Borromeo (MI)** Ciclostinati - Amici della Bicicletta  
**Segrate (MI)** Comitato SegrateCiclabile  
**Varese** Ciclocittà

## Marche

**Ascoli Piceno** Amici della Bicicletta  
**Chiaravalle (AN)** Bicipiù Avis Chiaravalle

## Piemonte

**Alessandria** Gliamicidellebici (sez. di AdB Genova)  
**Cuneo** Bicingiro  
**Novara** Amici della Bici  
**Saluzzo (CN)** Associazione ciclistica Ij'Npaotà  
**Torino** Bici & Dintorni  
**Torino** Pedaliamo Insieme  
**Val di Susa (TO)** Bikertrack

## Puglia

**Bari** Ruotalibera Bari  
**Brindisi** sez. di Cicloamici FIAB Mesagne  
**Foggia** Cicloamici  
**Lecce** Cicloamici Lecce  
**Lecce** Ruotalibera Lecce  
**Maglie** Il Ciclone - associazione cicloattivi  
**Mesagne (BR)** Cicloamici FIAB  
**Sava (TA)** FIAB Percorsi - Ass. cult. cicloecolog.  
**Taranto** Amici della Bicicletta L. Da Vinci

## Sardegna

**Cagliari** Città Ciclabile

## Sicilia

**Agrigento** ASD SSST Bike Team sez. Cicloecologista  
**Catania** Montalbike Sicilia FIAB  
**Palermo** Coordinamento Palermo Ciclabile  
**Siracusa** A.S.D. Aretusa Bike

# Le associazioni aderenti alla FIAB

## Toscana

**Arezzo** Amici della Bici  
**Empoli** Empoliciclabile  
**Firenze** FirenzelnBici onlus  
**Grosseto** Rampigrifo  
**Lastra a Signa (FI)** Montagna Nuova  
**Livorno** La Triglia in Bicicletta  
**Massa Carrara** Ruota Libera Apuo-Lunense  
**Montecatini Terme (PT)** Amici della bicicletta Valdinevole  
**Pisa** Pisa in bici - per una città ciclabile  
**Prato** Tandem - Turismo e Natura in Bicicletta  
**Siena** Amici della Bicicletta

## Trentino Alto Adige

**Trento** Amici della Bicicletta

## Veneto

**Belluno** Amici della Bicicletta  
**Caprino Veronese (VR)** sez. di AdB Verona  
**Conegliano (TV)** Liberalabici  
**Mestre** Amici della Bicicletta  
**Mira Porte-Dolo-Fiesso (VE)** Riviera del Brenta (sez. di AdB Mestre)  
**Mirano (VE)** GIS Ciclisti e Pedoni (sez. di AdB Mestre)  
**Padova** Amici della Bicicletta  
**Rovigo** Fiab Amici della Bici  
**San Bonifacio (VR)** sez. di AdB Verona  
**San Donà di Piave (VE)** Vivilabici  
**San Giovanni Lupatoto (VR)** sez. di AdB Verona  
**Schio (VI)** sez. di Tuttinbici FIAB Vicenza  
**Stra** StraBici  
**Verona** Fiab - Amici della Bicicletta  
**Vicenza** Tuttinbici FIAB Vicenza  
**Vigonovo (VE)** Pedaliamo per la vita

AGGIORNATO AL 20 MAGGIO 2008

le associazioni aderenti sono sempre di più! Per aggiornamenti consultate il sito.



in bici per l'ambiente

www.fiab-onlus.it