

CAMERA CIVILE DI MONZA  
aderente all'Unione Nazionale Camere Civili



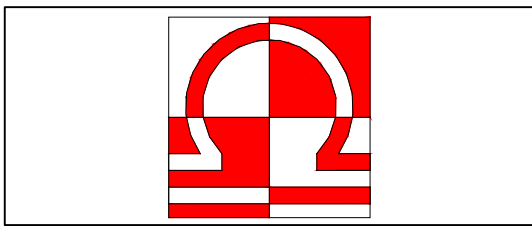
FEDERAZIONE ITALIANA  
AMICI DELLA BICICLETTA

Monza, 28 aprile 2017

Avv. Jacopo Michi

**LA NORMATIVA IN MATERIA DI MOBILITA'  
CICLISTICA E PEDONALE: UN QUADRO DI  
INSIEME**

**DALLA PIANIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ALLA  
CIRCOLAZIONE DI PEDONI E BICICLETTE**



▶ **I - Il contesto. L'Italia è un paese per ciclisti e pedoni?**

- Un po' di dati: autocentrismo e motocentrismo.
- Il *modal split*.
- L'incidentalità.

▶ **II – La normativa.**

- Classificazione delle norme in ragione della tipologia di fonte: la normativa nazionale e la normativa regionale.
- Classificazione delle norme in ragione della *ratio* e della tipologia.

▶ **III – Il governo del territorio, la pianificazione e l'incentivazione della mobilità «dolce».**

- La cornice nazionale.
- La L. n. 366/1998.
- Le leggi regionali.

▶ **IV – La realizzazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica e pedonale.**

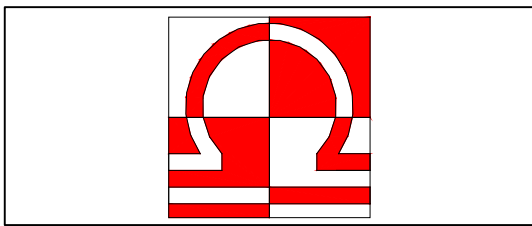
- Il D.M. n. 557/1999.

▶ **V – Le norme sulla circolazione. Un Codice «autocentrico»!**

- I principi alla base del Nuovo Codice della Strada e del suo Regolamento di attuazione.

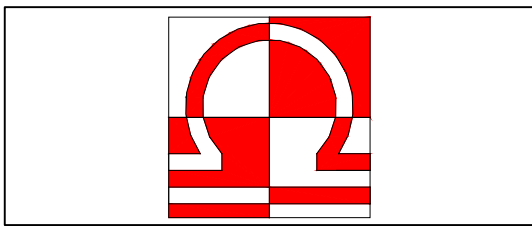
**VI – La giurisprudenza e la prassi. L'analisi di alcuni casi concreti.**

- Obbligo di percorrere le piste ciclabili: casi problematici.
- Il «controsenso» ciclabile o «doppio senso eccetto veicoli a motore».
- Il conflitto ciclista pedone: aree pedonali e marciapiedi.
  - Il conflitto ciclista – automobilista: l'«indisciplina» dei ciclisti e lo strano caso degli attraversamenti pedonali e ciclabili.
  - Il conflitto ciclista – Pubblica Amministrazione: cattiva manutenzione ed insidie stradali.
  - Limiti di velocità: se 30 km/h vi sembrano pochi...



## I – Il contesto.

**L'Italia è un paese per ciclisti e pedoni?**



## ► Un po' di dati

### “Autocentrismo”



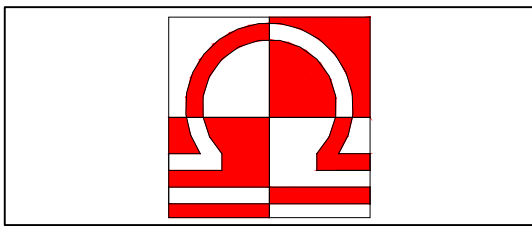
Traffico Napoli – dal sito Quattroruote.it

**42.000.000 autoveicoli**  
Oltre 60 auto (!!)

(ISTAT 2016)

6.700.000 nella sola  
Lombardia





## “Motocentrismo”

**6.900.000 motoveicoli**

Tasso di motorizzazione: 15-25  
scooter/moto (!!)

ogni 100 abitanti  
nei principali centri urbani

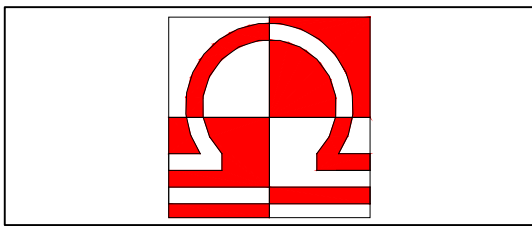
(Euromobility 2012)

1.048.000 nella sola  
Lombardia

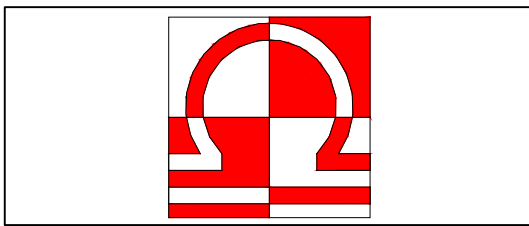


Firenze, Via de' Pucci – Ospedale di Santa Maria Nuova. Foto Jacopo Michi

Firenze 22,8 moto ogni 100 abitanti




Si intende per ripartizione modale «*le percentuali di utilizzo delle varie modalità di trasporto*» (A. Cartenì, *Processi Decisionali e Pianificazione dei Trasporti*, 2016)



## ► Il Modal split

► - In Europa


► - In Italia


% di spostamenti  
a piedi o   
in bicicletta

	Total 'Utilise un moyen de transport'	Total 'Utilise une voiture ou une moto'	Total 'Utilise le train ou les transports publics urbains'	Total 'Utilise le vélo ou la marche'	Fahrrad
	EB 82.2	EB 82.2	EB 82.2	EB 82.2	EB 82.2
EU 28	99	57	21	22	8
BE	99	60	18	21	13
BG	98	42	28	29	4
CZ	100	47	30	22	8
DK	99	55	14	30	23
DE	100	59	18	23	12
EE	99	51	30	18	5
IE	99	73	10	16	2
EL	99	52	24	23	2
ES	100	47	25	28	3
FR	99	68	17	13	4
HR	99	53	22	25	6
IT	100	70	10	19	6
CY	100	86	5	9	1
LV	99	39	33	27	6
LT	99	45	27	26	7
LU	99	65	27	7	2
HU	99	35	29	35	22
MT	99	71	21	7	0
NL	99	48	11	40	36
AT	100	59	24	17	6
PL	99	48	31	21	7
PT	100	48	27	24	1
RO	99	40	29	29	7
SI	100	72	9	19	9
SK	100	46	26	28	7
FI	99	61	16	23	14
SE	100	51	20	29	17
UK	99	57	24	17	3

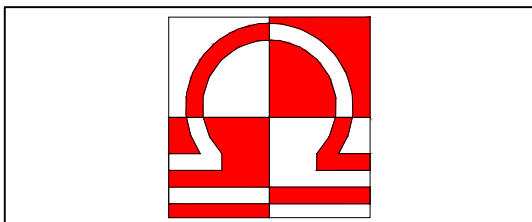
Italia:   
**19%** (6% bicicletta)

Media UE   
**22%** (8% bicicletta)

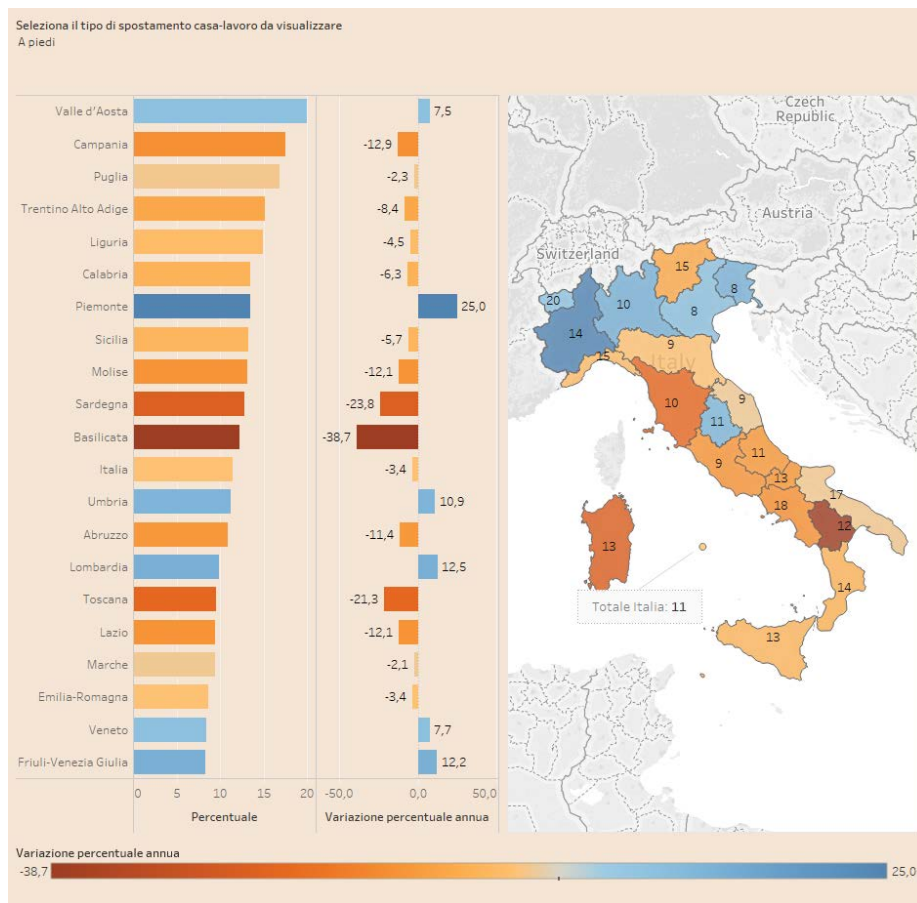
Germania   
**23%** (12% bicicletta)

Olanda   
**40%** (36% bicicletta)

Fonte: European Commission, Special Eurobarometer 422a (Dicembre 2014)



## ► Il *Modal split* regionale



## Spostamenti a piedi



Foto ANSA in [www.ilgiorno.it](http://www.ilgiorno.it)

Friuli Venezia Giulia: **8%**

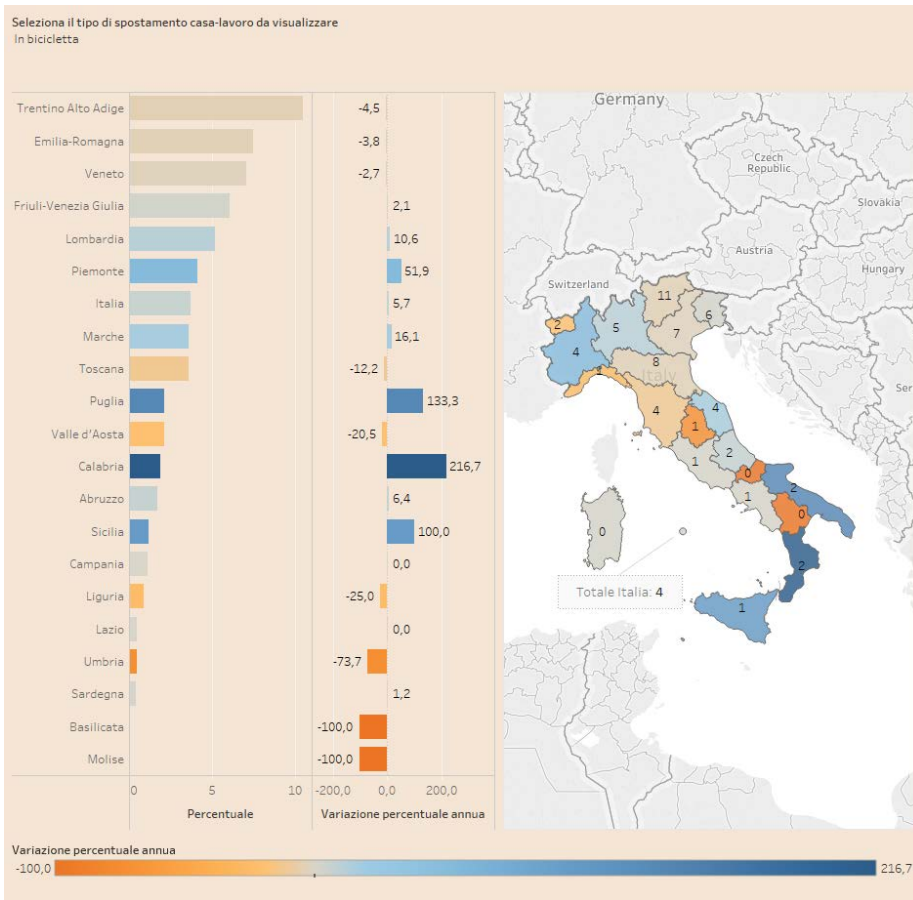
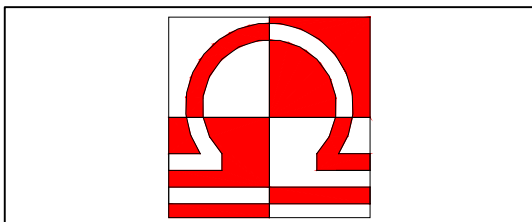
Lombardia: **10%**



Valle d'Aosta: **20%**

(Infodata -Ilsole24 ore; elaborazione su dati ISTAT; Febbraio 2017)





(Infodata -Ilsole24 ore; elaborazione su dati ISTAT; Febbraio 2017)

## Spostamenti in bicicletta

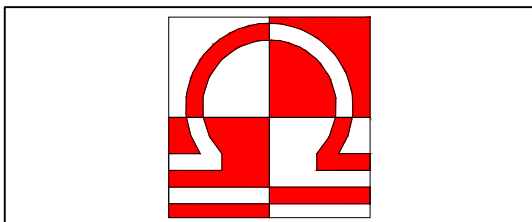


Sardegna: 0% !!!!

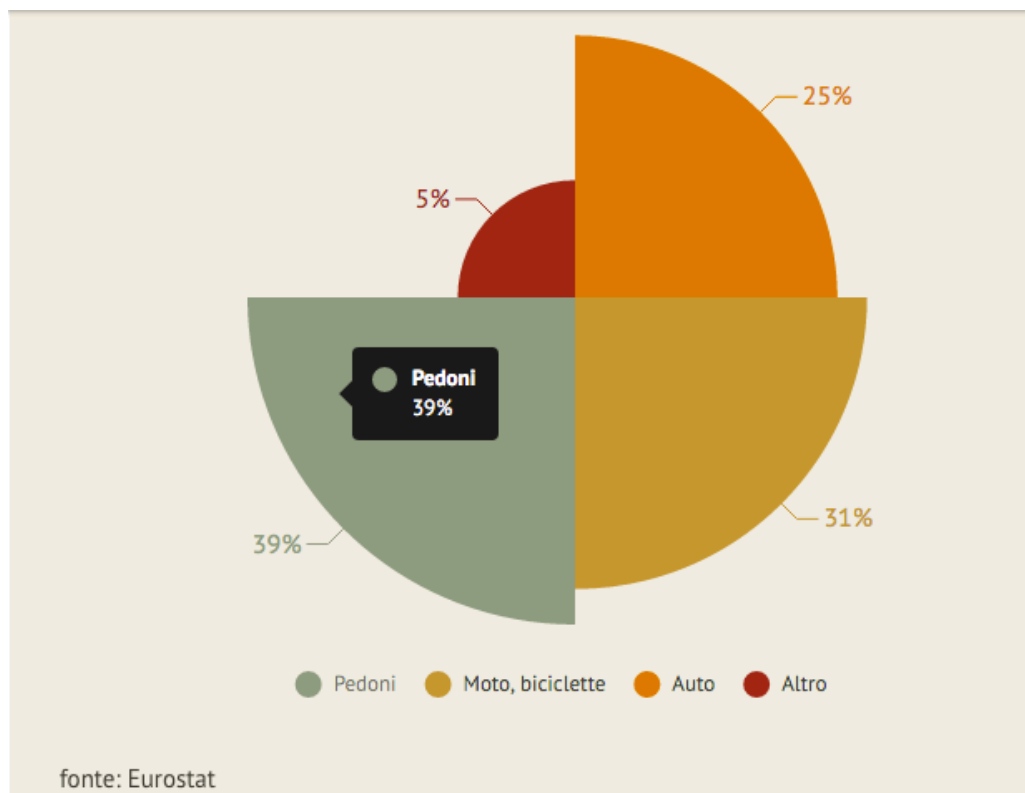
Lombardia: 5%



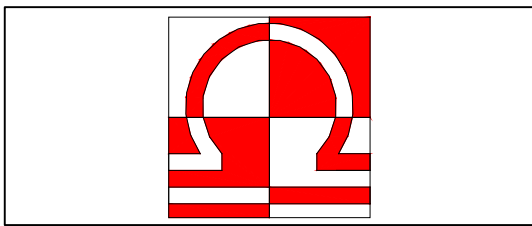
Trentino Alto Adige: 11%



Nel 2014 si sono registrati **1.491** decessi tra *conducenti e passeggeri di autovetture*, seguono *motociclisti* (704), *pedoni* (578), *ciclisti* (273), *occupanti di mezzi pesanti* (159), *ciclomotori* (112) e altre modalità di trasporto (64)



<https://benzinazero.wordpress.com>

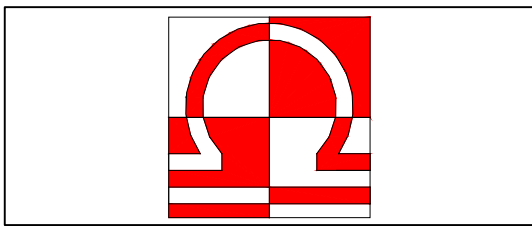


---

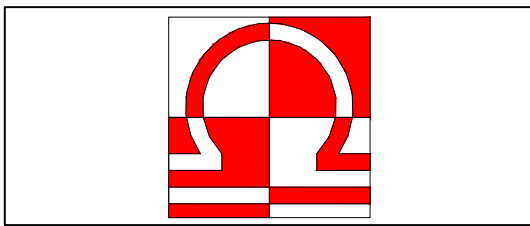
Un paese che cammina e che pedala poco, ed in cui pedoni e ciclisti sono le principali vittime di sinistri stradali...



... una normativa sulla mobilità e ciclistica e pedonale spesso non adeguata alle esigenze di chi pedala e di chi cammina



## II – La normativa.



Le norme che il legislatore ha dedicato alla «mobilità dolce», ed in particolare alla bicicletta, *rectius* - secondo il linguaggio spesso utilizzato nei testi normativi - ai “**velocipedi**”, possono essere distinte



Immagine Dorling Kindersley Vélocipède

in:

## Fonti statali



## Fonti regionali



## Perché la competenza statale?

I) La mobilità (anche ciclistica) non è menzionata nell' articolo 117 Costituzione.

La **sicurezza della circolazione** è riconducibile alla materia “ordine pubblico e sicurezza” di **competenza esclusiva statale**, ex art. 117, II comma, lett. h), Cost.

Corte Cost., 12.7.2012, n. 183;

Corte Cost., 29.4.2010, n. 152;

**Corte Cost., 29.12.2004, n. 428.**



II) Lo Stato ha inoltre:

**competenza esclusiva** in materia di:

- tutela dell'ambiente  
(art. 117, II comma, lett. s), Cost.)

**competenza concorrente**

in materia di:

- governo del territorio  
- grandi reti di trasporto  
(art. 117, III comma, Cost.)



**Stato:** determinazione dei “**principi fondamentali**”



Fonte: google.immagini



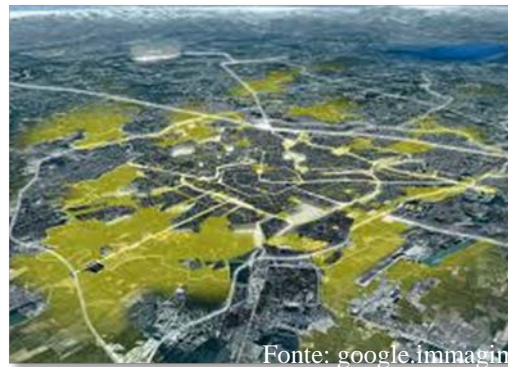
## Perché la competenza regionale?

Le regioni hanno potestà legislativa concorrente nelle seguenti materie (art. 117, III comma, Cost):

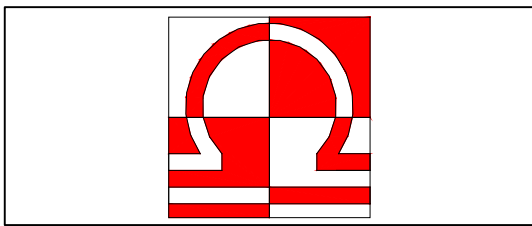
governo del territorio;

grandi reti di trasporto  
e di comunicazione;

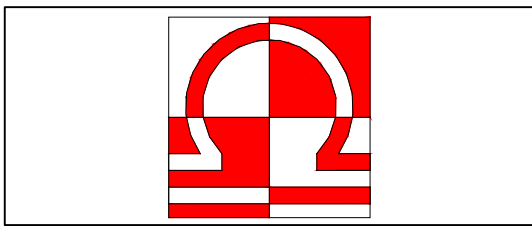
promozione e  
tutela della salute;  
+  
turismo.







### **III - Il governo del territorio, la pianificazione e l'incentivazione della mobilità «dolce».**



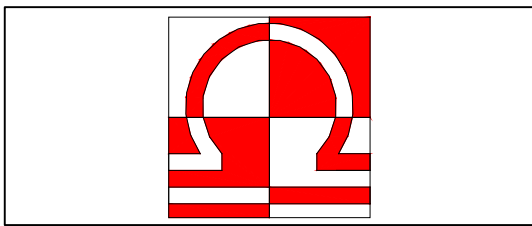
Nel dopoguerra, la pianificazione della mobilità (anche delle infrastrutture per i veicoli a motore) ha spesso seguito lo sviluppo urbanistico



Prima si è pensato all'edificazione



Dopo si è pensato alla mobilità



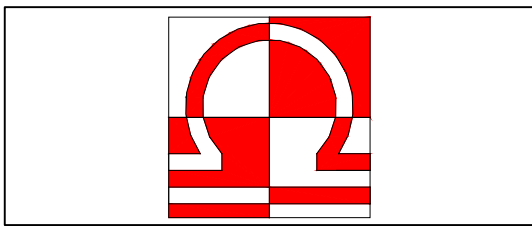
## Conseguenze

Grandi poli attrattori di traffico (ospedali, università, ecc.) spesso privi di adeguata infrastrutturazione



AOUC Careggi  
circa 6.000  
dipendenti





In questo contesto, l'automobile è diventata il **fulcro del modello di mobilità** adottato in Italia a partire dagli anni '50.

Le ragioni sono molteplici: in parte legate alla peculiarità del mezzo...

I) l'automobile è in grado di utilizzare infrastrutture non pensate per le auto;



II) l'automobile consente una grande autonomia di spostamenti;

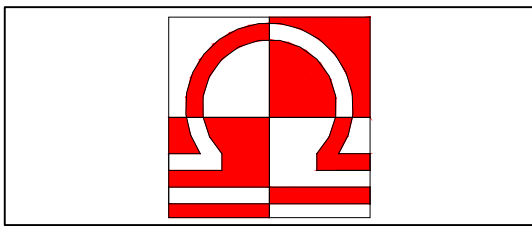
III) l'automobile permette uno spostamento «end to end» in assenza di infrastrutture;



Appia Antica (Roma) – Foto La Stampa



Capo Mannu (Oristano) – Foto Jacopo Michi



...in parte legate alla situazione socio-economica.

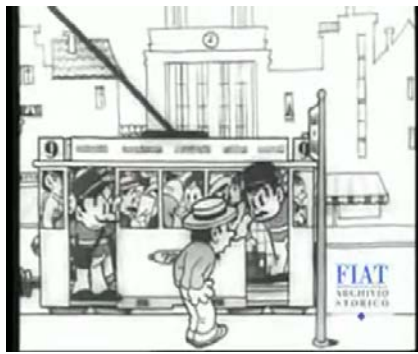
IV) presenza di industria di automobili di estrema importanza per tessuto produttivo

V) Automobile come *status symbol*.

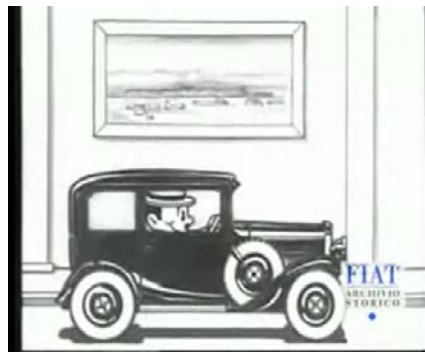
**Ruolo delle pubblicità**



Una pubblicità del 1932



Mezzi pubblici inefficaci e scomodi



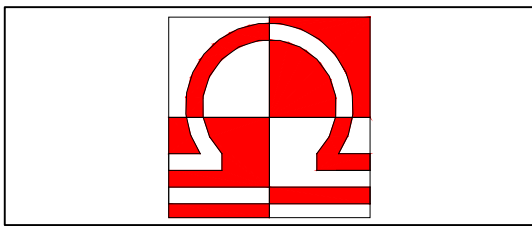
La soluzione: l'automobile!



Le strade cambiano



Il «miracolo» della sparizione dei marciapiedi



## CONSEGUENZA SUL PIANO NORMATIVO



Grande attenzione per la mobilità veicolare (e per il tema dei parcheggi)

- Decreto ministeriale 2.4.1968, n. 1444 (standard)
- Legge 24.3.1989, n. 122 (legge Tognoli)

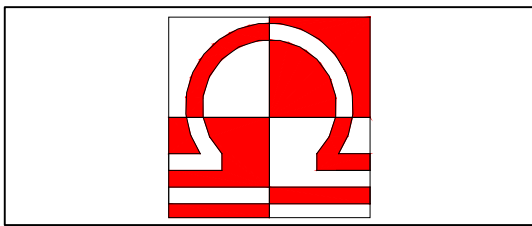
Il parcheggio è diventato un elemento necessario e nello stesso tempo intoccabile in tutte le nostre città.

Il posto auto serve perché l'auto è ritenuta essenziale per accedere a residenze, esercizi commerciali, servizi etc.

Disattenzione per mobilità ciclistica e la mobilità pedonale

Piste ciclabili come «*opere di urbanizzazione*» (Cons. Stato, Sez. V, 25.6.2007, n. 3637)

Le piste ciclabili sono state spesso considerate come un mero orpello dei progetti urbanistico/edilizi, senza alcuna analisi in ordine all'effettiva funzionalità e slegate da qualsiasi pianificazione.

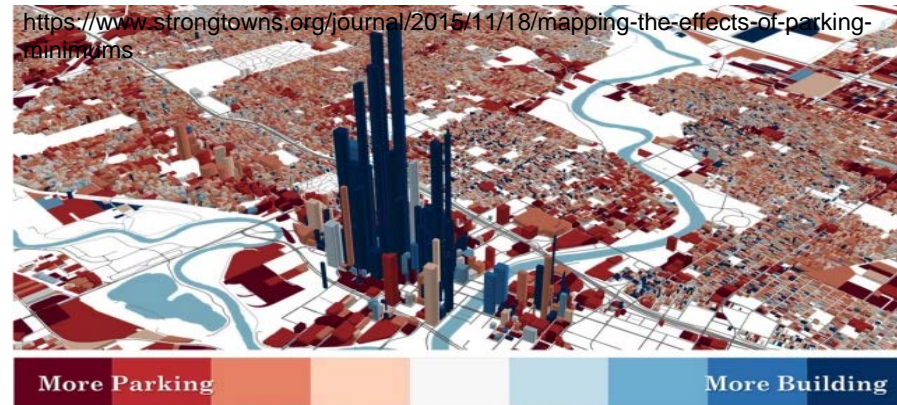


## E' stata davvero una scelta lungimirante?

### A livello urbanistico



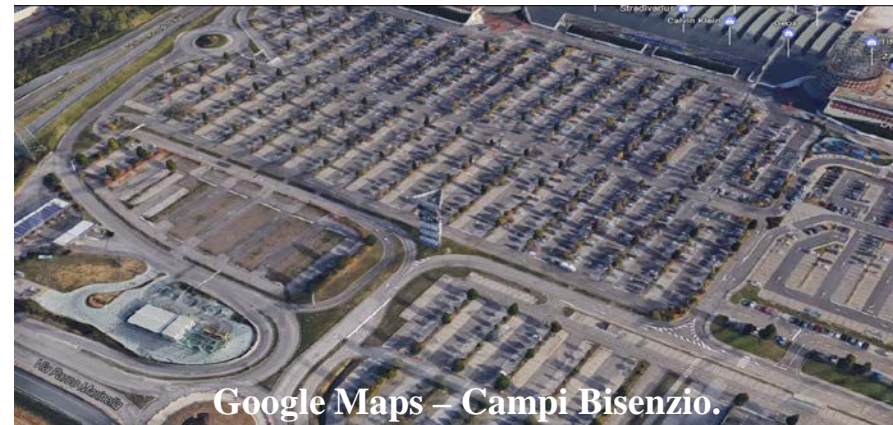
### A livello economico

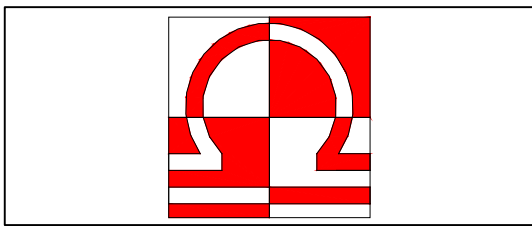


### A livello di traffico



### A livello ambientale





E' solo con gli anni '90 che il legislatore inizia a mostrare più interesse per la mobilità ciclistica e pedonale



**A livello nazionale**

**L. 19.10.1998, n. 366**

**Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica.**

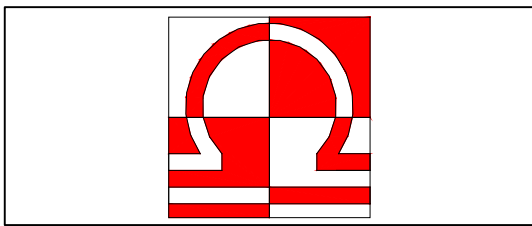
Artt. 1 – 6, 11: modalità di finanziamento per le infrastrutture della mobilità lenta;

Art. 7: prevista l'adozione di regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili ed anche dei percorsi promiscui (vd. [D.M. n. 557/1999](#));

Art. 8: «*L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili*»;

Art. 9: L'approvazione dei progetti costituisce «variante agli strumenti urbanistici vigenti»





## Artt. 10:

**I Comma.** Introduce nell'art. 13 del D.Lgs. n. 285/1992 il comma «4-bis. *Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché:*

- realizzata *in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali,*
- *salvo comprovati problemi di sicurezza»*

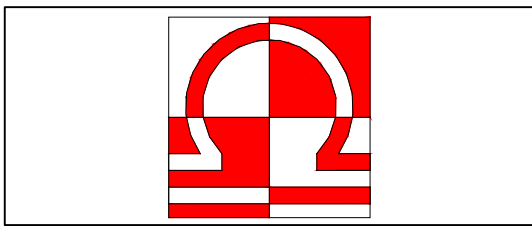


Quest'ultimo inciso ha, di fatto, depotenziato molto la portata innovativa della disposizione in esame



<https://benzinazero.wordpress.com>





## Artt. 10:

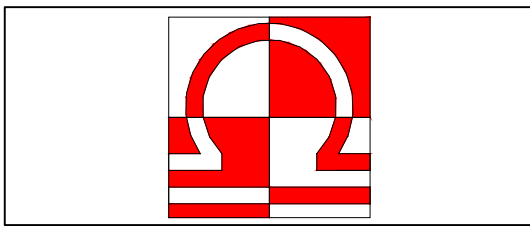
**II Comma.** Introduce nell'art. 14 del D.Lgs. n. 285/1992 il comma «2-bis. *Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché:*

- *realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali,*
- *salvo comprovati problemi di sicurezza»*



Quest'ultimo inciso ha, di fatto, depotenziato molto la portata innovativa della disposizione in esame





## Artt. 10:

**III Comma.** Sostituisce il comma IV dell'art. 208 del D.Lgs. n. 285/1992 «Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata: (...) c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, (...) a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica»



Norma di riferimento per il *Bike to Work*

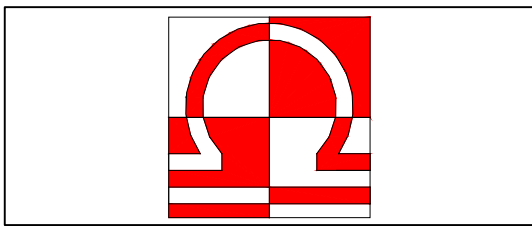


COMUNE DI MASSAROSA  
PROVINCIA DI LUCCA

MISURE DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

PROGETTO SPERIMENTALE  
"A LAVORO IN BICICLETTA"  
"BIKE TO WORK"

AVVISO

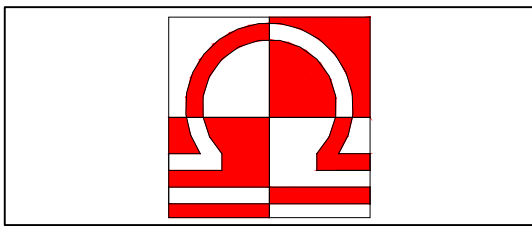


## Artt. 10:

**IV Comma.** Sostituisce il comma I dell'art. 230 del D.Lgs. n. 285/1992 (in seguito ulteriormente modificato) «Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, (...), predispone appositi programmi, (...), da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti»



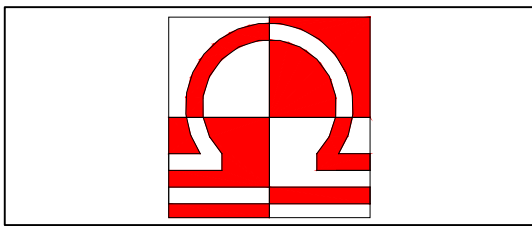
Fonte: <http://www.stradeeautostrade.it>



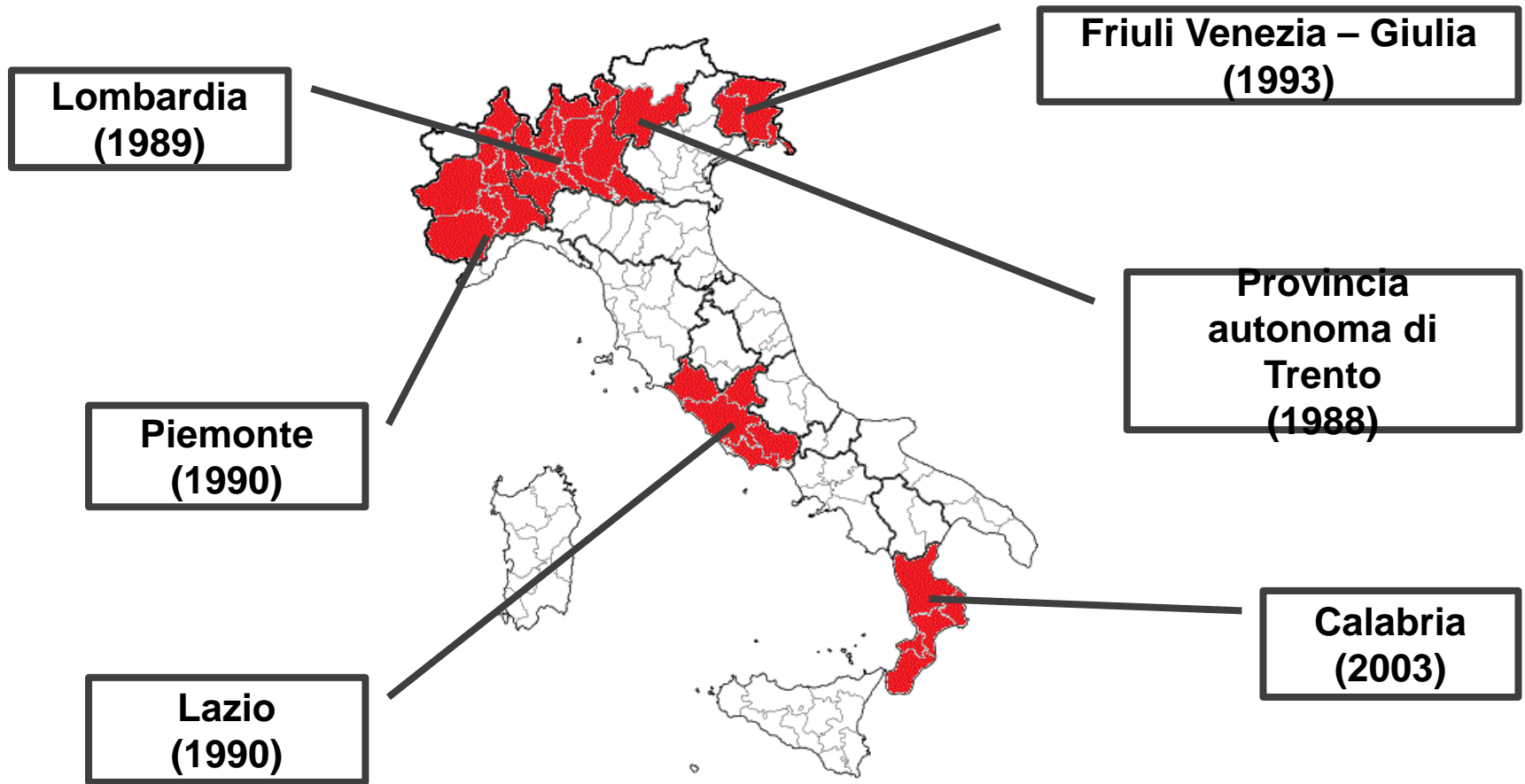
Nell'ambito di questa invero scarsa cornice normativa nazionale, sono stati soprattutto i legislatori regionali ad interessarsi del tema della mobilità ciclistica.

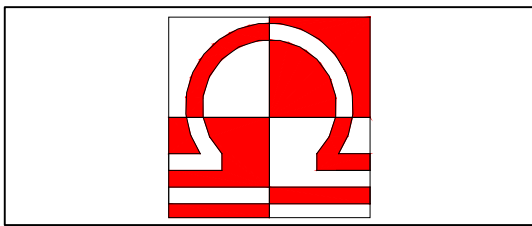
A tal proposito possono distinguersi due tipologie di norme regionali:

- le leggi regionali di «prima generazione» (1988-2003) ;
- le leggi regionali di «seconda generazione» (2009 in poi).

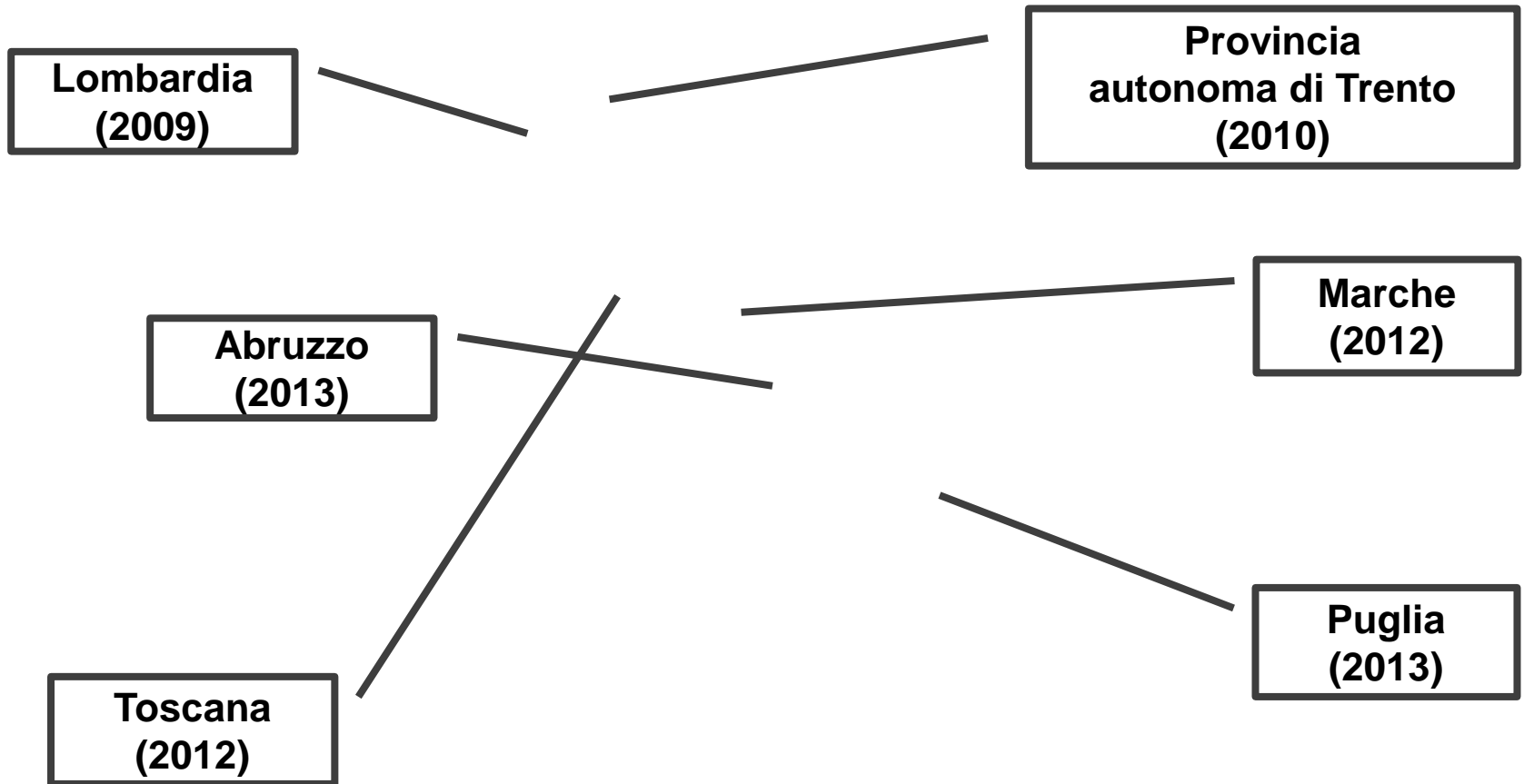


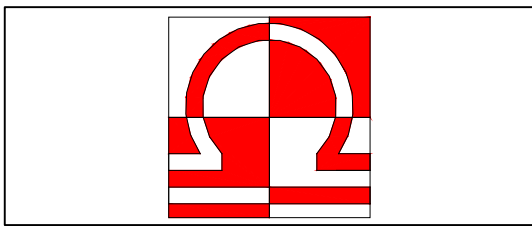
## Le leggi regionali di “prima generazione” (1988-2003)





## Le leggi regionali di “seconda generazione” (2009 in poi)





## Caratteristiche comuni delle leggi regionali di “seconda generazione”



Copy



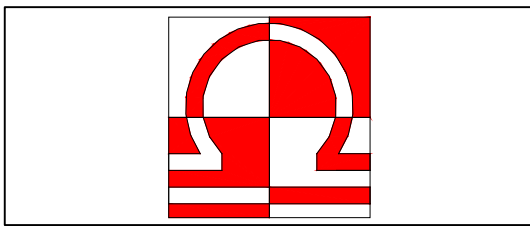
Paste



Si legga, per prima, la legge regionale lombarda (L.R. 30/04/2009 n. 7)...







Tutte le norme distinguono fra:

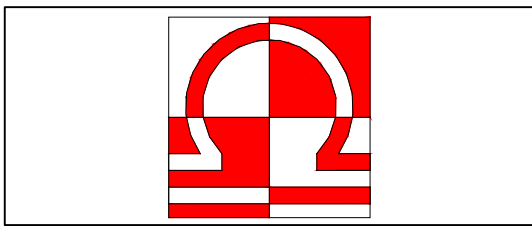
- **Ciclomobilità extraurbana;**
- **Ciclomobilità urbana.**

Nella **legge lombarda** si legge che gli "obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:



- creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva;*
- creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili [...];*
- creazione in ambiente rurale e montano di percorsi dedicati e strutture di supporto».*

**Idem le altre Regioni!**



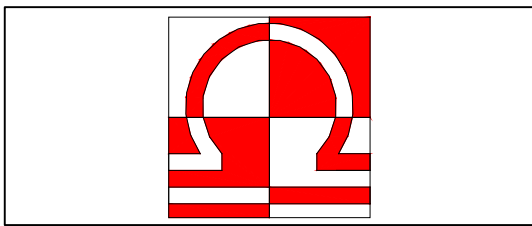
Sempre nella legge lombarda si legge che gli "*obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana* sono:

- a) *l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone la messa in rete;*
- b) *la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;*
- c) *la connessione con il sistema della mobilità collettiva.*"

Idem le altre Regioni eccetto la Puglia che aggiunge:

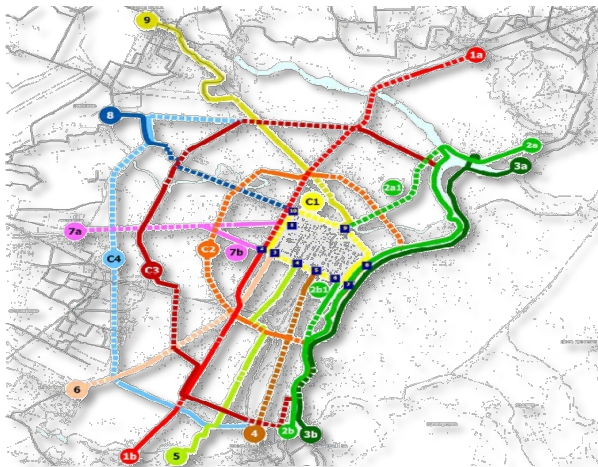
- connessioni con aree pedonali e zone a traffico limitato;
- promozione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti;





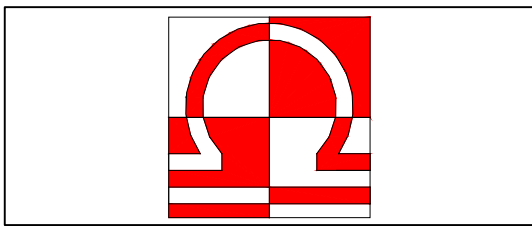
## Caratteristiche comuni delle leggi regionali di “seconda generazione” - 1° gruppo di temi:

- pianificazione (previsione di **piani della mobilità ciclistica**);
- *bike-sharing*;
- intermodalità;
- ciclostazioni o velostazioni



Velib' – Parigi – Foto Jacopo Michi

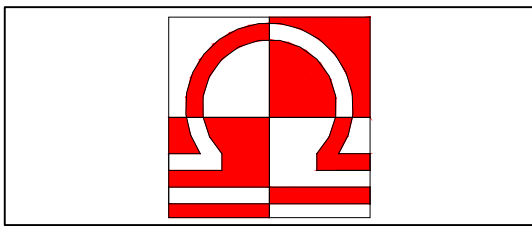




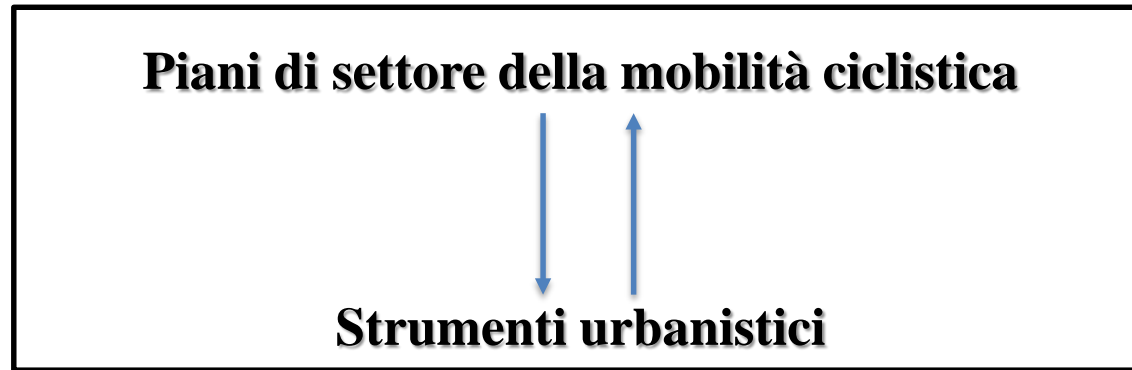
## Caratteristiche comuni delle leggi regionali di “seconda generazione” - 2° gruppo di temi:

- *greenways*;
- **cicloturismo**;
- recupero delle **ferrovie dismesse intermodalità**;





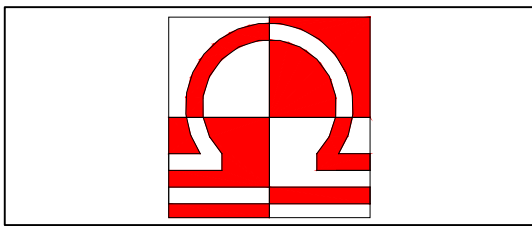
Disciplina in materia di pianificazione delle reti:



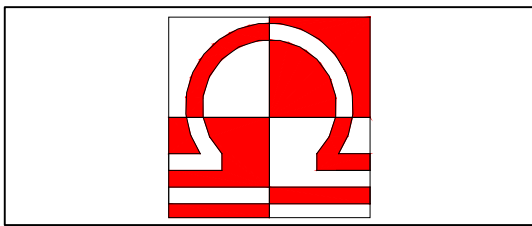
A seconda della normativa regionale il conflitto è risolto o con **separazione** o con **integrazione** fra strumenti urbanistici e piani della mobilità.



**Lombardia:** i piani per la mobilità ciclistica sono sia comunali che provinciali ma mancano le disposizioni attuative non essendo nominati esplicitamente nella L.R. n. 12/2005



## **IV – La realizzazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica e pedonale.**

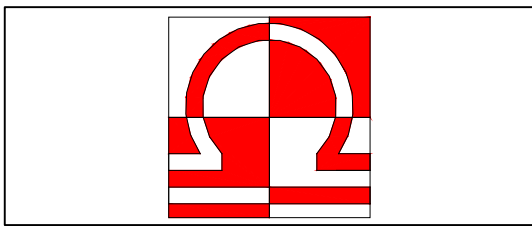


*“Quali devono essere le caratteristiche delle infrastrutture per la mobilità ciclistica?”*

**- D.M. 30.11.1999, n. 557 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”.**

Art. 2: “(...) favorire e promuovere un elevato grado di **mobilità ciclistica e pedonale**, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica (...)”

Art. 3: “(...) gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione: a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione”.



Art. 4: *“Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:*

a) **piste ciclabili in sede propria;**



**Figura Il 90 Art. 122**

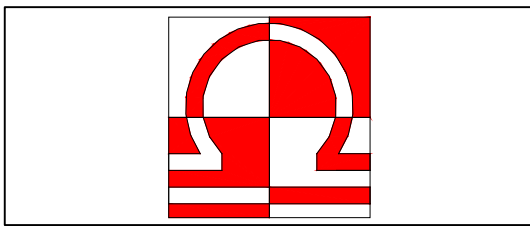
**PISTA CICLABILE**

*Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.*

Segnaletica del D.P.R. n. 495/1992







b) piste ciclabili su corsia riservata



Segnaletica del D.P.R. n. 495/1992

**Figura Il 92/a Art. 122**

**PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE**

Indica l'inizio od il proseguimento di una pista o corsia, riservata ai velocipedi, contigua e parallela ad un marciapiede o comunque ad un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede.

c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;

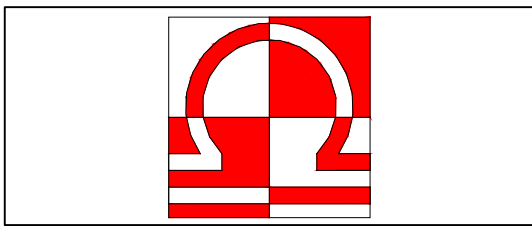


**Figura Il 92/b Art. 122**

**PERCORSO PEDONALE E CICLABILE**

Indica l'inizio od il proseguimento di un percorso, un itinerario, od un viale, riservato promiscuamente ai pedoni ed ai velocipedi.

d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.



## Principali standards progettuali per le piste ciclabili

Art. 6: Definizioni, tipologia e localizzazione

Art. 7: Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

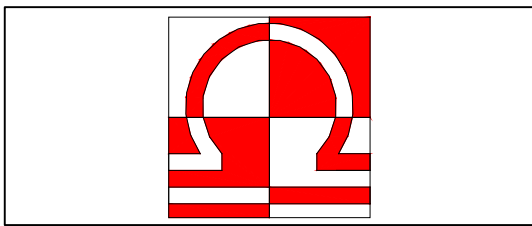
Art. 8: Velocità di progetto e caratteristiche plano-altimetriche

Art. 9: Attraversamenti ciclabili

Art. 10: Segnaletica stradale

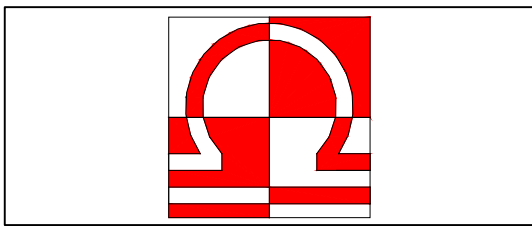


<http://www.ediltecnico.it>



---

# V - Le norme sulla circolazione. Un Codice «autocentrico»



## IL CODICE DELLA STRADA (D.Lgs. n. 285/1992) E' UN CODICE «AUTOCENTRICO»

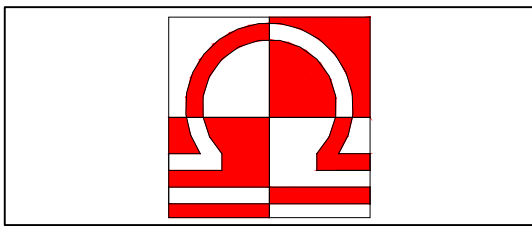
*«Oggi di fatto si trattano le strade urbane come le extraurbane, stesse caratteristiche tecniche e stesse regole, salvo il limite di velocità a 50 km/h. Tutto deriva dall'idea che la funzione delle regole sia il **traffico** e la circolazione dei veicoli e alla fine ci si trova a tentare inutilmente di separare pedoni da ciclisti e automobili e costringere tutti alla regola del più forte»*

On. Paolo Gandolfi

Un esempio per tutti

La [Fluidificazione del traffico](#) come principio generale (art. 1, co. II; art. 14, I co.; art. 22, co. IX; art. 43, co. V, del D.Lgs. 285/1992)





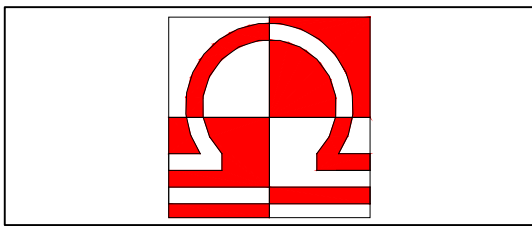
## A) La bicicletta è un veicolo

I CICLISTI SONO IN GRAN PARTE ASSOGGETTATI ALLE STESSE  
REGOLE CHE VALGONO PER I VEICOLI A MOTORE



Art. 50, comma I, del D.Lgs. n. 285/1992

Per una più approfondita analisi rimando alla relazione dell'Avv. Morgana



## **B) La strada è delle automobili**

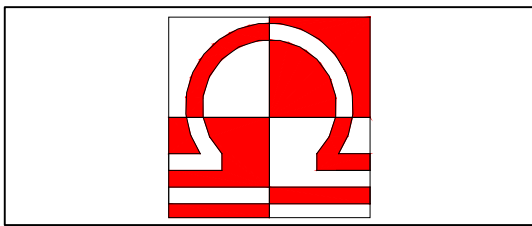
PEDONI E CICLISTI, E CIOE' QUEI SOGGETTI CHE HANNO  
VELOCITA' INFERIORI AI VECOLI A MOTORE,  
**NON**  
DEVONO RALLENTARE I FLUSSI

Art. 182, comma IX, del D.Lgs. n. 285/1992

«I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento».

Art. 143, II comma, del D.Lgs. 285/1992

«I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata»

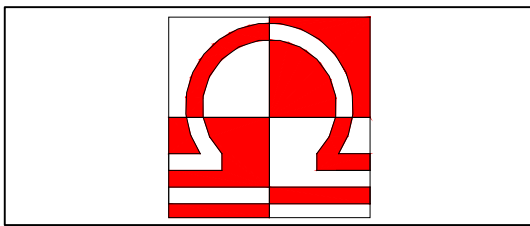


Trib. Reggio Emilia, Sez. II, 17.3.2016

«L'aver circolato in prossimità del margine destro (da parte della ciclista) non esclude la esistenza di una sua colpa per essersi comunque immessa sulla strada: infatti **la posizione in prossimità del margine destro, per i veicoli privi di motore come la bicicletta costituisce modalità normale di circolazione sulla carreggiata (v. art. 143 C.d.S.)**: quindi l'aver ivi circolato dopo l'immissione costituisce, de facto e de jure, immissione nella circolazione stradale».

Cass. civ. Sez. VI - 3, Ord., 26.1.2016, n. 1403

«E' ben vero che **il ciclista**, superato l'incrocio a seguito della svolta a sinistra, **doveva riguadagnare la destra (per soddisfare l'obbligo, previsto dall'art. 143 C.d.S., comma 2, di marciare il più possibile vicino al margine destro della carreggiata)**, ma nel farlo doveva tenere un **comportamento prudente**, assicurandosi che nessuno sopraggiungesse alle sue spalle, ed evitando di tagliare repentinamente la strada ai veicoli più veloci in quanto dotati di motore che sopraggiungevano da tergo»



**Norma che non tutela il ciclista da uno dei suoi incubi peggiori:**

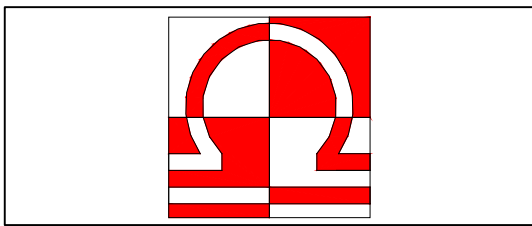
## **LO SPORTELLO SPALANCATO**



Cass. pen. Sez. IV, Sent., (ud. 20/05/2016) 01-08-2016, n. 33602

«Il Tribunale di Ferrara, con sentenza del 25/2/2010, giudicò M.S.M. responsabile del delitto di **omicidio colposo**, con violazione delle norme sulla circolazione stradale, ai danni di A.G.. La M., alla quale veniva addebitata colpa specifica (art. 157 C.d.S.) e generica, **aprendo lo sportello anteriore sinistro della propria autovettura**, senza previamente essersi assicurata di non provocare pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, **urtava la bicicletta**, condotta dall' A., che a cagione dell'impatto, perdeva l'equilibrio e finiva rovinosamente al suolo, ove veniva travolto dal ciclomotore condotto da C.C., in quell'attimo transitante, perdendo la vita a causa delle lesioni patite, dopo ricovero e cure ospedaliere. 2. La Corte d'appello di Bologna, con sentenza del 22/5/2015, confermò la statuizione di primo grado».





## C) Oneri sicurezza scaricati sui utenti deboli

NEGLI ULTIMI ANNI, INVECE CHE PRIVILEGIARE LA MESSA IN SICUREZZA DELLE STRADE, SI STANNO SCARICANDO SUGLI UTENTI DEBOLI GLI ONERI DI SICUREZZA

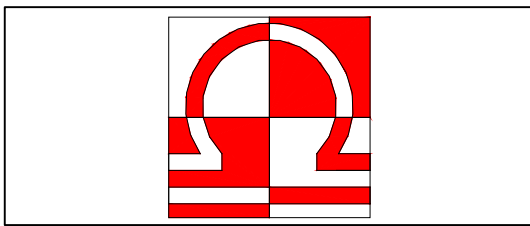
Art. 182, IX comma, del D.Lgs. 285/1992

*«9-bis. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162»*

OMOLOGATE EN-471/2003

Elastiche, fluorescenti con inserto rifrangente.  
Le fibbie di regolazione consentono di adattarle ad ogni taglia. Chiusura centrale con clip.





Trib. Grosseto, Sent., 10.10.2016

## Ciclista, munito di luci, che circolava regolarmente, investito al crepuscolo



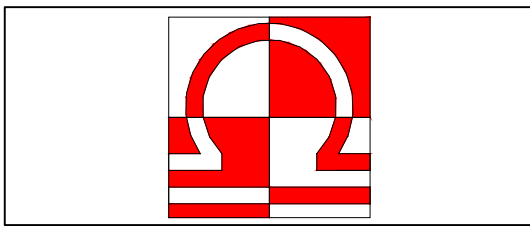
«Sussiste anche un concorso di colpa del B., da ravvisarsi nel fatto d'indossare indumenti poco visibili anziché quelli ad alta visibilità prescritti dall'art. 182 comma 9 bis C.d.S.

*In particolare, tale articolo recita: "Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità".*

*La sua colpa, però, è inferiore a quella dell'automobilista.*

*Benvero, seppur anche quella del P. non sia stata una condotta di guida gravemente illecita, comunque nel confronto con quella del ciclista, che teneva il margine destro e procedeva con una bici a norma, salvo non indossare gli indumenti prescritti, deve ritenersi più grave.*

*Le colpe debbono quindi essere rispettivamente quantificate nella misura del 70% per l'automobilista e del **30% per il ciclista**».*



## E la tendenza sembra essere quella di un sempre maggiore «scarico» sugli utenti deboli degli oneri di sicurezza

46 | Cronaca di Torino | LA STAMPA | MERCOLEDÌ 30 MARZO 2016

### La modifica del regolamento è in discussione oggi in Comune

# Bretelle o non bretelle in bici? I ciclisti bocciano la proposta

Se passerà la norma per i trasgressori è prevista una multa da 60 euro

LETIZIA TORTELLO

Bretelle sì o bretelle no? È il dilemma su cui è chiamato a rispondere, con il voto, il Consiglio comunale, che oggi discute una proposta di deliberazione dal radicale Silvio Viale. La modifica del regolamento comunale vorrebbe rendere obbligatorie, di notte, le bretelle o i giubbotti catarifrangenti per i ciclisti urbani.



Anche il giubbotto

La delibera del Pd Silvio Viale vuole equiparare ciclisti urbani ed extraurbani, con l'obbligo del giubbotto catarifrangente

#### Gli obblighi oggi

Attualmente sono tenuti a indossare il giubbotto catarifrangente o il panciotto fosforescente solo i pedalatori nelle strade extraurbane, da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima del sorgere del sole. Anche i ciclisti che circolano nelle gallerie devono munirsi di giubbotto riflettente,

lo stesso il codice di strada. Gli obblighi di sicurezza, tuttavia, invece, finora si erano scampati l'obbligo. Ma il Comune potrebbe introdurlo. A quel punto non basterebbero più le luci anteriori bianche o gialle, e le posteriori rosse, in aggiunta ai catarifrangenti rossi dietro, e gialli sui pedali e sui lati.

La modifica è in discussione. «Vediamo che molti dei ciclisti spesso sono disattenti dalle stesse bici del ToBike, che hanno di frequente luci rotte. A volte questi ciclisti non danno fastidio al paese a livello di comportamento in tema di circolazione stradale», specificano da Fiab.

che «le luci di posizione sono sufficienti. Sarebbe meglio che si lavorasse sulla progettazione di strade che garantisca la sicurezza di tutti, sulla sicurezza di tutti, sulla condivisione dello spazio, sulla riduzione della velocità e sulle zone 30». Senza contare che «non rientra nelle competenze dell'amministrazione dettare le norme di comportamento in tema di circolazione stradale», specificano da Fiab.

«Certi pedalatori pensano di non avere alcun dovere»

domande a

Proposta di modifica n. 2.1006 al DDL n. 1638

2.1006

STEFANO ESPOSITO

Al comma 1, lettera d), al numero 5, sono aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e con l'introduzione dell'obbligo per i conducenti di biciclette di indossare un casco protettivo conforme ai tipi appositamente omologati».

Conseguentemente, all'articolo 3, dopo il comma 3, aggiungere in fine il seguente:

«3-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, è comunque fatto obbligo ai conducenti di biciclette di indossare un casco protettivo conforme ai tipi appositamente omologati.».

Se è per questo le bici del ToBike hanno spesso luci rotte.

«La città ideale non esiste, esiste la città attuale, dove i ciclisti sono a rischio, non capisco perché ci sia questa resistenza a migliorare la sicurezza».

I ciclisti ce l'hanno con lei?

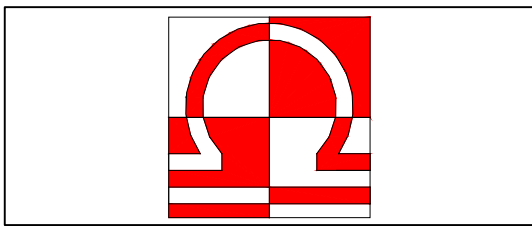
«Io so che l'opinione pubblica è favorevole al massimo. Ci sono ciclisti esclusivi, che pensano che tutti i diritti siano per loro, perché vanno in bici. Tutti i diritti e nessun dovere». (L. TOR.)

© FINEC/NALIN/DETTI/ESPOSITO

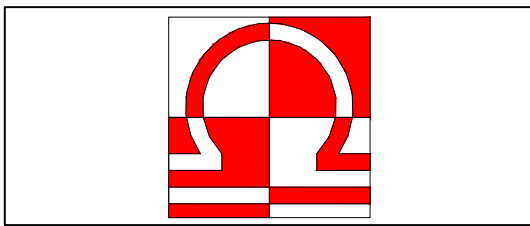
© FINEC/NALIN/DETTI/ESPOSITO

MONZA III. NORMATIVE

# Casco Obbligatorio



## **VI - La giurisprudenza e la prassi. L'analisi di alcuni casi concreti**



## A) Obbligo di percorrere la pista ciclabile



Art. 182, comma IX, del D.Lgs. n. 285/1992

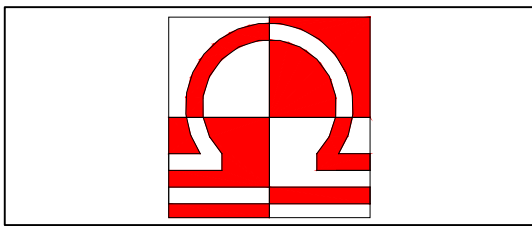
*«I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento».*

**Trib. Padova, Sez. II, 14.3.2017**

«Non si ritiene peraltro che la responsabilità sia attribuibile unicamente all'autista. Nella relazione d'incidente stradale della polizia locale, probabilmente predisposta tenendo conto delle dichiarazioni dell'informatore C.P., **è spiegato che il ciclista A.B. non stesse utilizzando la pista ciclabile presente in loco.** L'art. 182, IX co. C.d.S. stabilisce: "I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento". Residua dunque un **concorso di colpa** stimabile nel **30% del ciclista.** Qualora il ciclista avesse utilizzato la pista, di cui obbligatoriamente avrebbe dovuto servirsi, il sinistro non si sarebbe verificato.»

**Trib. Modena, 7.3.2016**

«**La presenza del ciclista al di fuori della pista ciclabile** determina un suo **concorso** nella causazione del sinistro nella misura del **25%**».



## A.1) Che estensione ha?

### Casi in cui opera sicuramente

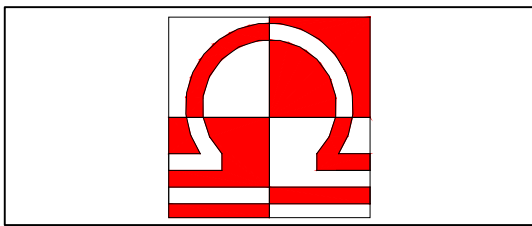
- Contiguità fra
- Carreggiata
  - Pista Ciclabile



### Casi dubbi

- Distanza fra
- Pista Ciclabile
  - Carreggiata





## A.2) Vale anche per i percorsi ciclopedonali?

Art. 4, comma IV, del D.M. 30.11.1999, n. 557



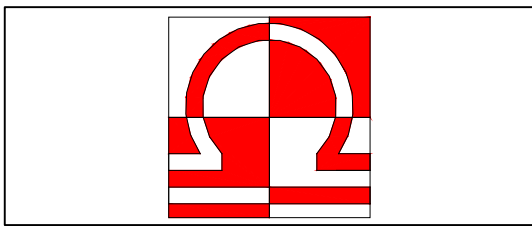
«**I percorsi promiscui pedonali e ciclabili (...), sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale**, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, **su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette**, usualmente destinate ai pedoni (...))»



Monza. Viale Regina Margherita



Monza. Viale Cesare Battisti



Secondo il M.I.T.  
il ciclista **NON** è tenuto a  
percorrere il percorso promiscuo  
pedonale e ciclabile  
  
(parere 19.1.2009, prot. n. 4135)

*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*  
Ramo Trasporti (DPR 08.12.2007, n. 271)  
Dipartimento per i Trasporti Terrestri e il Trasporto Intermodale  
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale  
Divisione II

19 GEN. 2009

Prot. n. 4135 All'Ing. [redacted]

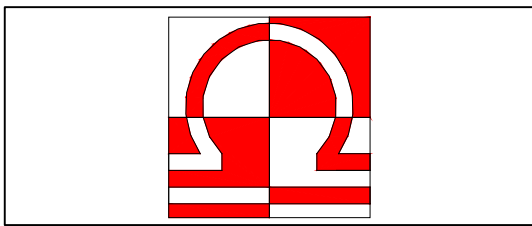
Oggetto:- Richiesta di chiarimenti normativi. Rif. nota del 22.10.2008.

Con riferimento alla richiesta avanzata con la nota in riscontro, si osserva quanto segue.  
L'art. 4 c. 5 del DM 30.11.1999 n. 557 "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" consente la realizzazione dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, ovvero su parti esterne alla carreggiata, delimitate e protette, destinate usualmente ai pedoni, qualora le stesse abbiano dimensioni insufficienti alla realizzazione di una pista ciclabile contigua al percorso pedonale, e sia necessario assicurare continuità alla rete di percorsi ciclabili programmati.  
Tale fattispecie non può considerarsi quale pista riservata alla circolazione dei velocipedi, secondo la definizione di cui all'art. 3 c. 1 n. 39 del Nuovo Codice della Strada (DLs n. 285/1992), proprio perchè ammette la circolazione promiscua di velocipedi e di pedoni.  
Pertanto, per essa non sussiste l'obbligo di cui all'art. 182 c. 9 del Codice.  
Tuttavia anche per essa vale il disposto di cui all'art. 4 c. 3 lett. a) del DM n. 557/1999, che impone di tener presente, nella progettazione degli itinerari ciclabili, la regolarità delle superfici ciclabili.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

FM/RS IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE  
(Dr.Ing. Francesco MAZZIOTTA)





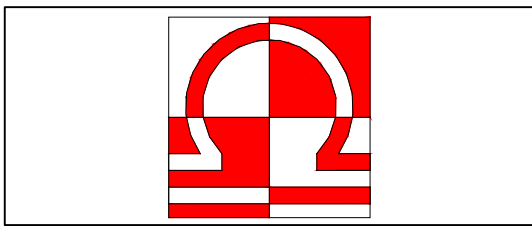
## **B) - Il «controsenso» ciclabile o «doppio senso eccetto veicoli a motore»**

I ciclisti possono circolare controsenso nei sensi unici?

  
**NO**

Circolare controsenso in aree urbane, con limite a 30 km/h è davvero pericoloso?

Paradossalmente è più pericoloso viaggiare nello stesso senso di marcia, mancando contatto visivo con l'autista del veicolo



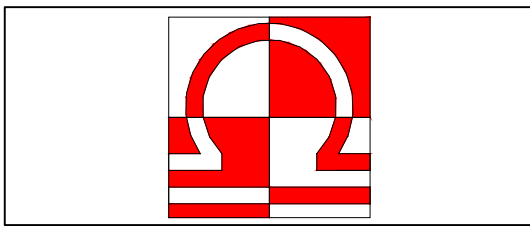
Per questo motivo, nel **nord Europa** la previsione di sensi unici – eccetto bici rappresenta una prassi assai diffusa.



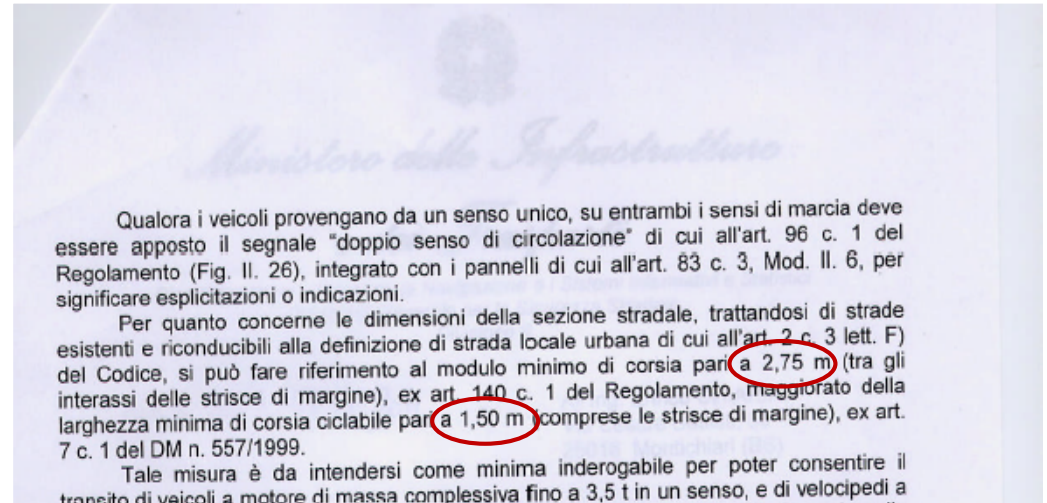
e in **Italia**?

Alcuni esperimenti sono stati effettuati.  
Reggio Emilia *in primis*.

Qual è la copertura normativa?



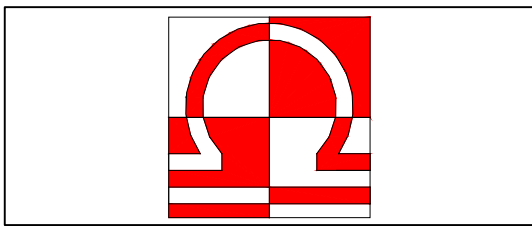
**OK** al controsenso ciclabile...



... ma **attenzione alle modalità di realizzazione.**

Amnesso solo su carreggiate di almeno **4,25 mt**

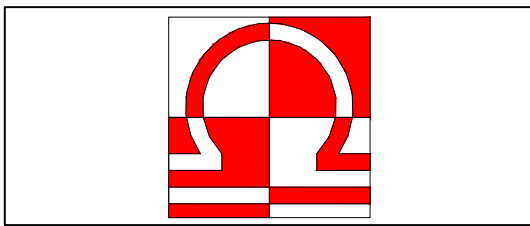
Tale misura è da intendersi come minima inderogabile per poter consentire il transito di veicoli a motore di massa complessiva fino a 3,5 t in un senso, e di velocipedi a



## Ed in assenza di segnaletica il ciclista ha sempre e totalmente torto?

Trib. Rimini Sez. Unica, Sent., 17.2.2016


«Nel caso di specie **il conducente** della Polo, trovandosi nella zona centrale della "marina" di Rimini, in procinto di immettersi su un tratto di lungomare generalmente trafficato, ed in prossimità di una pista ciclabile (quella situata sul marciapiede posto sul "lato mare" del lungomare medesimo), **poteva in qualche misura prevedere il transito di biciclette, anche in senso contrario a quello consentito**. Se, infatti, è "lecito" non aspettarsi automobili che procedano controsenso, **è statisticamente più frequente, nei centri abitati, vedere biciclette che viaggino in prossimità dei marciapiedi, senza necessariamente rispettare il senso di marcia**. È configurabile, quindi, una (sia pur ridotta) colpa del B., per avere omesso di ispezionare tutta l'area dell'incrocio (dunque, anche quella posta alla sua sinistra), prima di compiere la manovra di svolta a sinistra. Secondo quanto da lui stesso dichiarato, infatti, egli volse lo sguardo a sinistra solo dopo avere già intrapreso la manovra, avvedendosi del ciclista in tempo non più utile per evitare l'impatto, nonostante la bassissima velocità. L'apporto eziologico del convenuto alla determinazione del sinistro può, in definitiva, quantificarsi nel **20%** (percentuale nella quale, dunque, verranno liquidati i pregiudizi risarcibili agli attori)».



## C) Il «conflitto» ciclista-pedone.

«I ciclisti sono indisciplinati»

«I ciclisti sono un pericolo per i pedoni»

Nuovo Centro Destra  Torino, 9/10/2014

CIRCOSCRIZIONE N. 7  
Autore: ... Modera: del Pilone

10 OTT 2014  
PUB. B193 2 160 2

CIRCOSCRIZIONE 7

INTERPELLANZA: <sup>FA PROPOSTA SCRITTA</sup> "CICLISTI IN CONTROMANO E LAMENTELE CITTADINE"  
PRESENTATA DAL CONSIGLIERE D'APICE FERDINANDO:

Il sottoscritto Consigliere della Circostrizione 7

PREMESSO CHE

- l'inosservanza del Codice della Strada potrebbe essere fatale a chiunque, ai ciclisti, ai pedoni oppure agli automobilisti;
- gli indisciplinati mettono a serio repentaglio la propria vita e quella altrui, servono regole ferree e devono essere rispettate da tutti;
- un noto quotidiano qualche mese fa ha pubblicato un articolo che riportava la notizia della possibilità per i ciclisti di percorrere alcune vie della nostra Città in contromano e commentava il comportamento di alcuni ciclisti disubbidienti che a dire dei cittadini avrebbero una scarsa attitudine nel rispettare le prescrizioni previste dal Cds; tale notizia ha scaturito un dibattito animato da numerose polemiche tra le categorie dei ciclisti, degli automobilisti e dei pedoni;

COMUNE: GORIZIA TRIESTE MONFALCONE MUGLIA GRADO DUINO-AURIGNA CERVIGNANO TUTTI I COMUNI

HOME CRONACA SPORT TEMPO LIBERO NORD/EST ECONOMIA ITALIA MONDO FOTO VIDEO

SI PARLA DI BASKET TRIESTINA INCIDENTI FERRIERA PORTO VECCHIO FIMCANTIERI BALCANI PARCO M...

Sel it: TRIESTE > CRONACA > PEDONI E CICLISTI LA CONVIVENZA A...

### Pedoni e ciclisti la convivenza a Grado è difficile

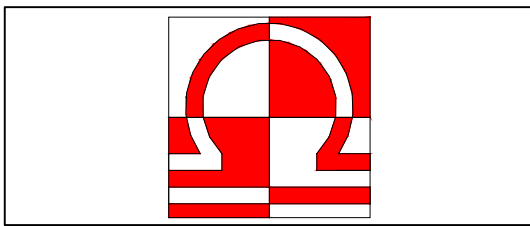
*Dopo le polemiche della stagione turistica 2016, a Grado si ripropone il problema della "convivenza" tra pedoni e ciclisti. L'amministrazione comunale dichiara guerra ai ciclisti indisciplinati, che...*

#### Finale, giro di vite contro i ciclisti indisciplinati: il sindaco mobilita la polizia municipale

di Redazione PVG 22 aprile 2017 8:55



Finale Ligure. Controlli da parte della polizia municipale nei centri urbani di Finale Ligure. Obiettivo dell'amministrazione comunale guidata da Ugo Frasccherelli e quello di limitare "l'anarchia" che vipe tra i ciclisti, siano essi turisti o residenti.



## LA «PIAGA» DEI SOCIAL NETWORK

*Screenshot* tratto dal principale gruppo sulla mobilità fiorentina «Traffico Firenze circa 20.00 iscritti».

Commenti del 23.4.2017 relativi alla notizia dell'incidente mortale di Scarponi.

Di sarebbe proprio bisogno di un aggiornamento del codice della strada sì. Io penso che il problema nasca dal fatto che gli inferiori ( inteso come minori) sono tutelati dal codice, ad esempio i pedoni sono supertutelati in confronto alle auto ( giustamente) quindi le bici si considerano al pari dei pedoni , ma qui casca l' asino la bici è un mezzo come lo scooter però diversamente considerato.

Mi piace - 11 h

Fatemi trovare un ciclista che Guida correttamente e poi se ne riparla. Forano i rossi, vanno in contromano, cambiano direzione senza mettere la freccia e per di più senza guardare, con le cuffie agli orecchi o con il cellulare in mano, e vanno a zig-z... Altro...

Mi piace - 5 - 11 h · Modificato

a Per poco non mi prendono il cane sul marciapiedi

Sono dei prepotenti

Mi piace - 1 - 9 h

! Si però i ciclisti dovrebbero rispettare il cds !!! Sono sempre contro mano sui marciapiedi, a gruppetti !!!

Mi piace - 11 h

E ai poveri pedoni che rischiano di essere schiacciati dai ciclisti sui marciapiedi ????

Anche io andavo in bici, poi viste le strade di firenze, non certo adatte alla bicicletta... ho optato x il motorino !!!!

Mi piace - 2 - 11 h

mà se mi sono trovato quest'estate uno in contromano al ponte in piazza ferrucci per andare sui viali, mi ha pure urlato di stare attento, il problema è che si sentono padroni di fare ciò che vogliono, l'ultima moda è andare sui marciapiedi con il cellula... Altro...

Mi piace - 1 - 11 h

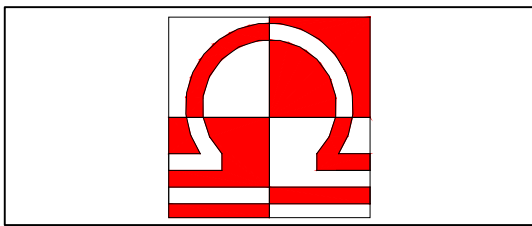
Adesso commentare è veramente difficile.... e morto un uomo ... un padre di famiglia.... ma anche a me è capitato di dover scansare qualche ciclista che la domenica mattina transita per la via aretina e che per non perdere il ritmo pedalata buca il ros... Altro...

Mi piace - 1 - 11 h

i si, però i ciclisti son quasi al 80% indisciplinati, chi guida l'auto magari è cafone o deficiente con il tel in mano, ma sono mol, to meno dei ciclisti....

Mi piace - 10 h

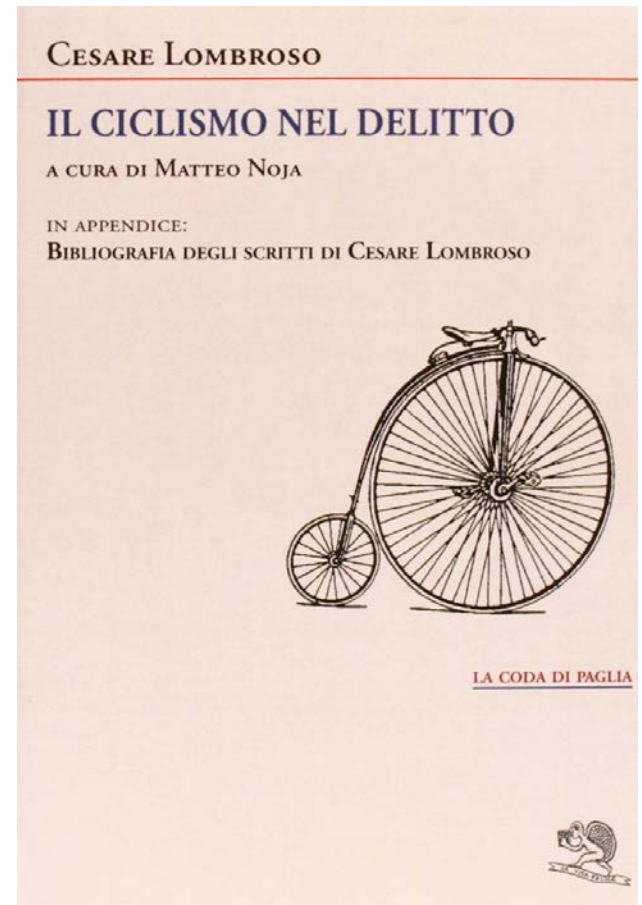
È stato un incidente, succede, purtroppo nel mondo ne succedono tantissimi e lui non è il primo a morire in bici. Nelle zone di

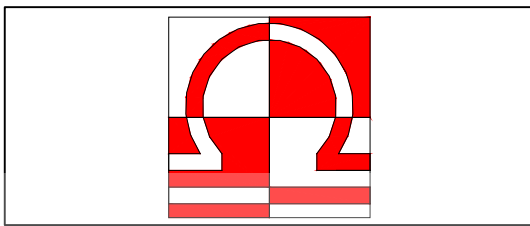


## A meno di non voler sposare la tesi di C. Lombroso

*«la passione del pedalare trascina  
alla truffa, al furto, alla grassazione»*

**occorre chiedersi se i dati davvero  
confermano lo stereotipo del  
«ciclista pericoloso»**

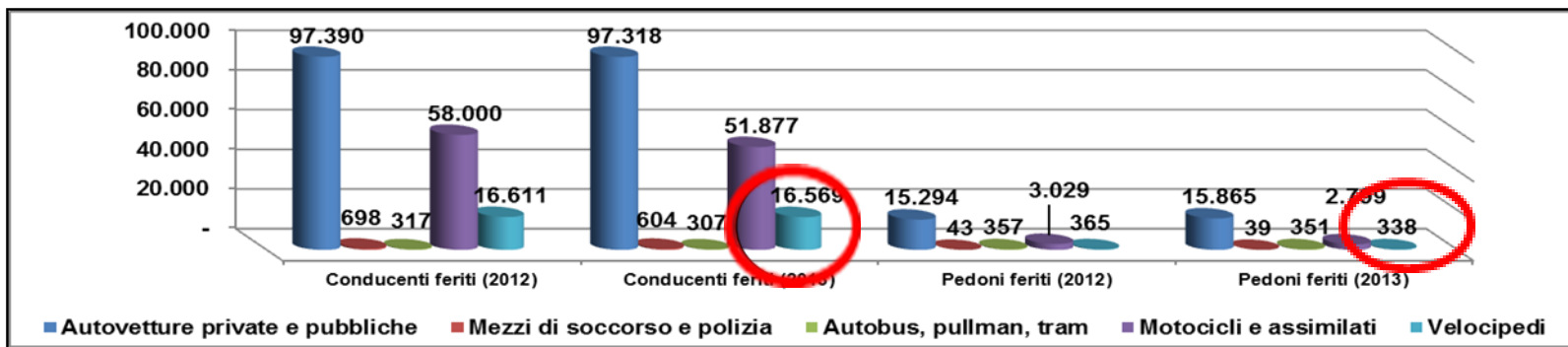




## Cosa dicono i dati?

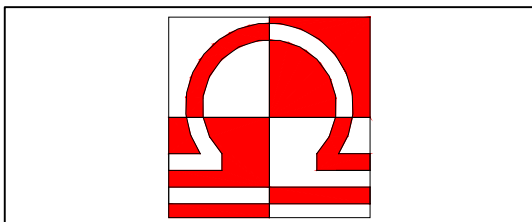
I ciclisti provocano incidenti con pedoni come ogni altro veicolo.

A differenza di quanto accade per tutti gli altri mezzi, gli incidenti che vedono coinvolti ciclisti nella quasi totalità dei casi comportano **conseguenze per il solo ciclista**.

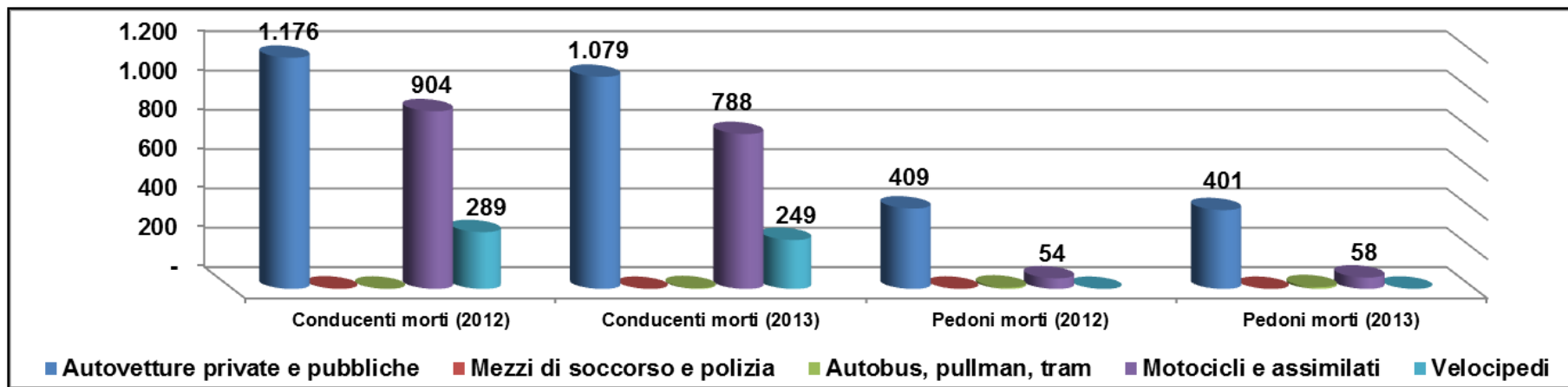


- 1 pedone ferito ogni **50** ciclisti feriti (dati 2013)
- 1 pedone ferito ogni **18** motociclisti feriti (dati 2013)
- 1 pedone ferito ogni **6** automobilisti feriti (dati 2013)

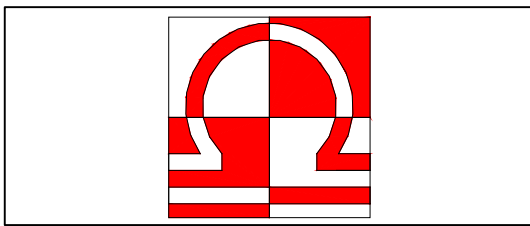




Non solo, esaminando i dati sugli **incidenti mortali** che vedono coinvolti ciclisti, si ricava che, a differenza di quanto accade per tutti gli altri mezzi, gli incidenti che vedono coinvolti ciclisti non comportano **quasi mai esiti mortali per il pedone** (i casi sfortunati variano da 1 a 2 l'anno su tutto il territorio nazionale).



Ridimensionata la misura del conflitto, possono esaminarsi le situazioni in cui un potenziale conflitto può sussistere.



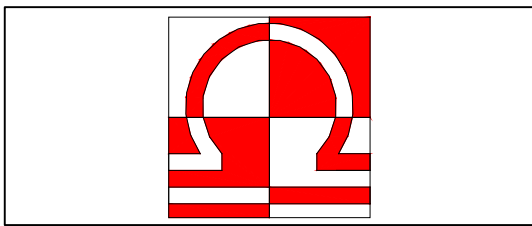
## C) Il «conflitto» ciclista-pedone.

### C.1) Le aree pedonali

Art. 3, I comma, n. 32, del D.Lgs. n. 285/1992  
Definizioni stradali e di traffico

«**Area pedonale**: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, **salvo** quelli in servizio di emergenza, **i velocipedi** e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per **i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi**. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali»



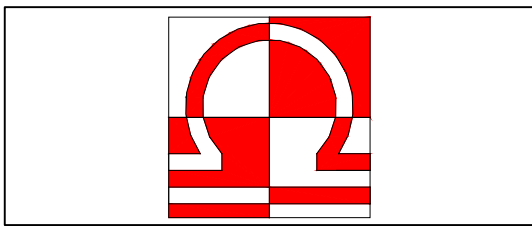


Transitabilità in bicicletta introdotta ad opera dell'art. sostituito dall'art. 1, comma II, lettera a), D.L. 27 giugno 2003, n. 151,

## Non sempre i cartelli non sono stati aggiornati.



Firenze, Via della Vigna Nuova Foto Alessandro Brogi



# Talvolta accade che le amministrazioni vietino il transito ai ciclisti.

## Provvedimenti di dubbia legittimità

Il MIT con D.M. 404/2014 ha annullato il provvedimento n.360/R.O. del 10/08/2013 del Comune di Viareggio che impediva l'accesso dei velocipedisti ad un percorso ciclopedonale, **riconoscendo che**

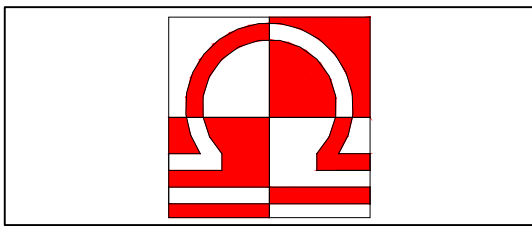
**le biciclette NON costituivano un pericolo per il transito dei pedoni.**

Si certifica la "pacifica" convivenza fra pedoni e ciclisti!



**CONSIDERATO** che il suindicato provvedimento n.360/R.O., in data 10 agosto 2013, non è proporzionato alle finalità che intende perseguire;

**CONSIDERATO** altresì che la regolamentazione della circolazione preesistente il provvedimento impugnato non ha creato situazioni di pericolo per la circolazione stradale ;



## C) Il «conflitto» ciclista-pedone. C.2) Il ciclista sui marciapiedi

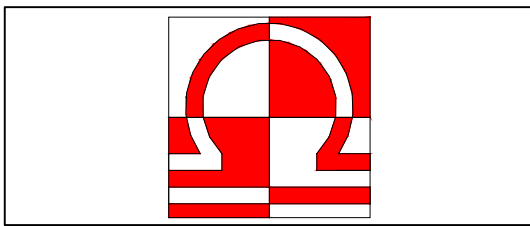
Art. 3, I comma, n. 33, del D.Lgs. N. 285/1992  
Definizioni stradali e di traffico

«**Marciapiede**: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, **destinata ai pedoni**»

Art. 190, I comma, del D.Lgs. N. 285/1992  
Comportamento dei pedoni

«I **pedoni** devono circolare sui marciapiedi»





Nonostante la chiara previsione normativa, che riserva l'uso dei **marciapiedi** ai pedoni, è innegabile che parte dei ciclisti abitualmente li percorra. Ed è altrettanto innegabile che parte dei ciclisti lo faccia senza rendersi conto che i marciapiedi appartengono ad utenti ancora più deboli, e cioè ai pedoni.

di **Loris Zamparelli**  
PESCARA

Il femore della gamba destra rotto, l'operazione, la degenza, la riabilitazione. Sono le conseguenze subite da un professionista di 78 anni con uno studio in viale Marconi che, all'uscita del bar poco più di un mese fa è stato investito in pieno da un ciclista che stava passando velocemente sul marciapiede. Il 78enne non ha avuto nemmeno il tempo di mettere il naso fuori dalla porta del locale per rendersi conto del pericolo che è stato travolto. Un impatto violento che ha causato la caduta dell'uomo e la conseguente frattura del femore.

Un episodio grave, con cui il professionista sta ancora facendo i conti, e che racconta bene l'emergenza sicurezza dei pedoni che si trovano a percorrere il marciapiede lato mare di viale Marconi diventata praticamente una pista ciclabile, visto il passaggio continuo di ciclisti nonostante il passaggio sia poco più largo di un metro. E dunque o passano i pedoni o passano i ciclisti.

È bene ricordare che sui marciapiedi, dove non sia visibile una specifica segnaletica a terra o sui pali per qualificare il marciapiede come ciclabile, è vietato andare in bicicletta.

«Percorro tutti i giorni questa strada», dice un cittadino che lavora in viale Marconi, «vedo biciclette che continuamente, partendo dal ponte del Comune, passano sul marciapiede lato mare fino ad arrivare allo stadio. Sono i pedoni a doversi spostarsi. Ma è inaccettabile dover rischiare a causa

## Bici sul marciapiedi pedone finisce all'ospedale

Viale Marconi. Un anziano professionista travolto all'uscita del bar  
E tra commercianti e residenti scoppia la rivolta: si rischia di continuo, un incubo



Biciclette sul marciapiede di viale Marconi lato-mare



Ancora biciclette, in un altro momento della giornata, su viale Marconi

sa delle bici che vanno anche troppo veloci. Il marciapiede», continua, «in molti tratti è largo poco più di un metro e in tanti non si curano del pericolo. Vista la larghezza ridotta del marciapiede sarebbe auspicabile che le biciclette andassero sulla strada. C'è un passaggio continuo che è spaventoso, non capisco perché ci sia questa moda di andare sui passaggi pedonali con le due ruote rischiando di invest-

ire pedoni e passanti. Qui non abbiamo mai visto un vigile urbano o qualcuno che facesse un richiamo». «Il problema è reale», conferma il gestore di uno dei bar della strada, «c'è un passaggio continuo di biciclette, al manubrio ci sono soprattutto donne, ragazzi e anziani. In diverse occasioni anche noi ci siamo capiti e abbiamo rischiato di essere investiti appena usciti dal locale. In molti

non si rendono conto del pericolo». Il titolare del bar segnala anche un'altra problematica che attanaglia i marciapiedi di viale Marconi: «Molti padroni lasciano che i propri cani facciano i loro bisogni dove capita e il risultato è che il passaggio pedonale è infestato di deiezioni canine». «Molti commercianti di viale Marconi sono ormai essasperati dal continuo passaggio dei ciclisti in sella alle biciclette ad

©IPRODUZIONE RISERVATA

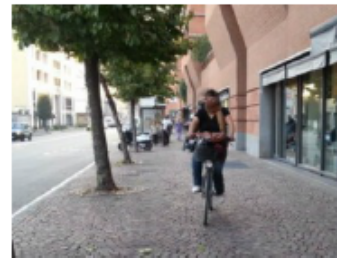
R.it

PARMA

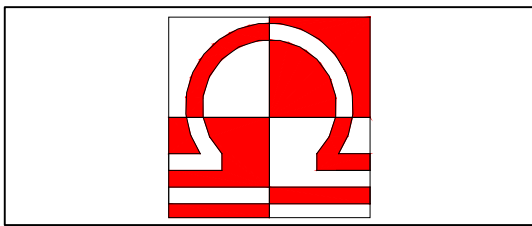
LA POSTA DEI LETTORI  
*Le vostre lettere alla redazione*

24 SET 2014

Ultima moda: in bici sui marciapiedi



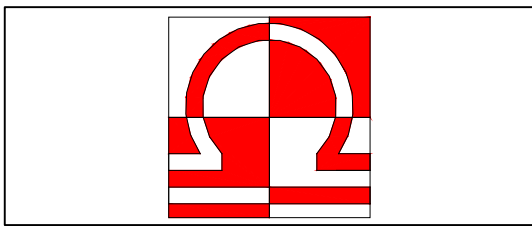
vorrei segnalare che è diventata abitudine per le biciclette pedalare sui marciapiedi



Ribadito che i marciapiedi appartengono ai pedoni, la riflessione non può dirsi completa senza porci una domanda.

**Se i ciclisti sui marciapiedi sono davvero così pericolosi per i pedoni, qual è il senso della itinerari promiscui, che – di fatto, nella maggior parte dei casi – altro non sono che semplici marciapiedi ciclabili?**





**Ed in assenza di segnaletica che trasforma il marciapiede in percorso promiscuo, il ciclista ha sempre e totalmente torto?**

➔ In sinistri che vedono coinvolti pedoni: ragionevolmente **SI'**

➔ In sinistri che vedono coinvolti altri veicoli: **NO**

**Ciclista su marciapiede investito da ciclista che esce da passo carrabile**

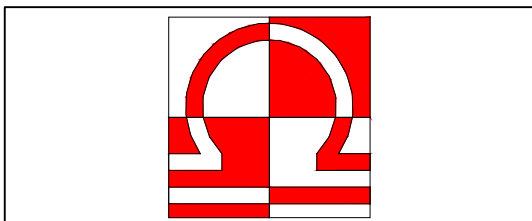
**Trib. Arezzo, Sent., 23.6.2014**

«A parere di questo giudicante (...) la responsabilità dei due conducenti non è paritaria. **Va, infatti, rilevato che la V. procedeva tranquilla** (parole usate dalla teste D.) **nel marciapiede, sia pure contromano**, nelle immediate vicinanze del distretto Usl di San Giovanni V.no.

Il B., al contrario, si è immesso sul marciapiede senza guardare il marciapiede e la strada, partendo da una condizione di non visibilità, se si considera che la rampa di accesso alla strada è in salita e c'è il muro di cinta.

Poiché proveniva da una rampa in salita, inoltre, tenuto conto che non aveva visibilità, è evidente che si è immesso nella strada senza guardare. Diversamente, del resto, avrebbe dovuto arrestare la marcia e non avrebbe urtato la V.. La responsabilità della parte attrice nella causazione del sinistro per cui è causa, quindi, viene quantificata nella misura del **30%** mentre quella del B. nel 70%»

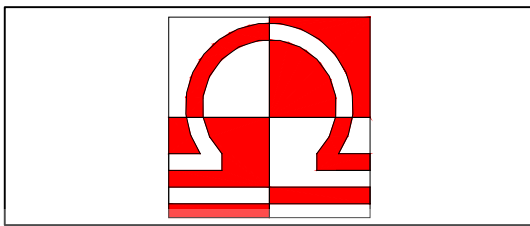




## D) - Il «conflitto» ciclista – automobilista: D.1) I ciclisti sono indisciplinati e causano incidenti.

*Circostanze dei velocipedi negli incidenti mortali In Lombardia – Anno 2013*

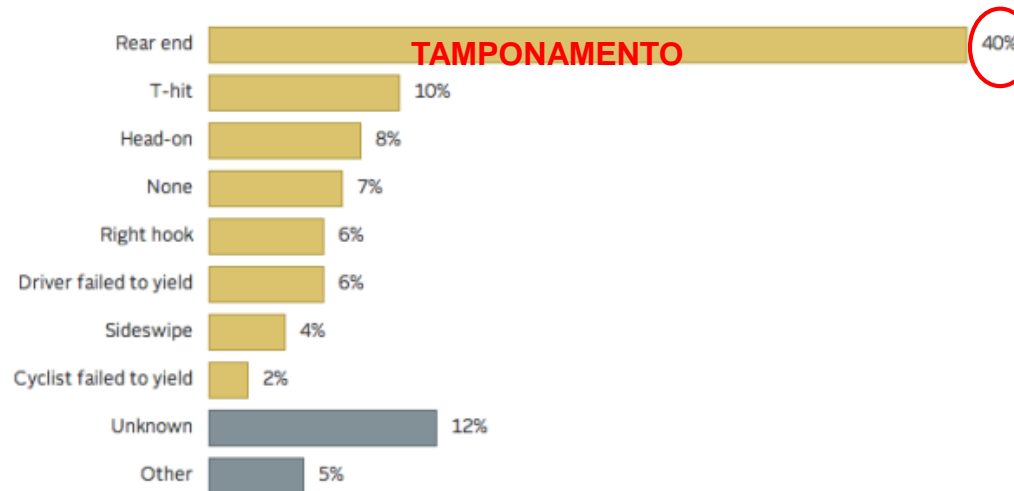




**40 incidenti mortali (con ciclisti coinvolti)**

**27 non imputabili a condotta del ciclista (circa il 70%)**

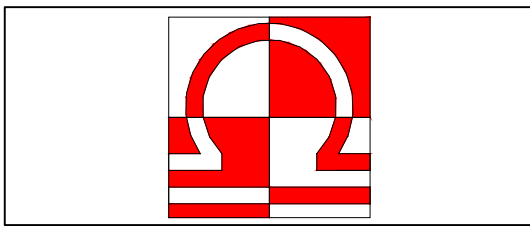
### Cyclist fatalities, by type of collision



Source: League of American Bicyclists

<http://www.vox.com/2014/5/22/5738626/how-and-why-bicycle-deaths-happen-in-the-us>





## D) - Il «conflitto» ciclista – automobilista: D.2) lo strano caso degli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Tutti conoscono (e pochi rispettano) l'

**attraversamento pedonale.**



**Figura II 434 Art. 145**

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Strisce bianche parallele all'asse stradale urbano ed extraurbano sulle quali i pedoni sono tenuti ad attraversare e sulle quali godono del diritto di precedenza.



**Figura II 303 Art. 135**

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

Localizza un attraversamento pedonale non regolato da semaforo e non in corrispondenza di intersezioni.

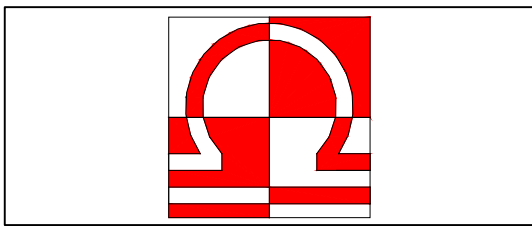


**Figura II 13 Art. 88**

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

Presegna un attraversamento pedonale contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata, sulle strade extraurbane e su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del codice.





Solo pochissimi conoscono (ed ancor meno lo rispettano!) l'

## attraversamento ciclabile,

sul quale i ciclisti - in sella - hanno la precedenza, così come i pedoni la hanno su quella pedonale

[art. 40, XI comma, D.P.R. n. 495/1992]



**Figura II 324 Art. 135**

### ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

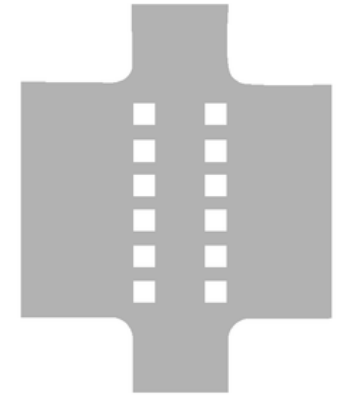
Localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale.



**Figura II 14 Art. 88**

### ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

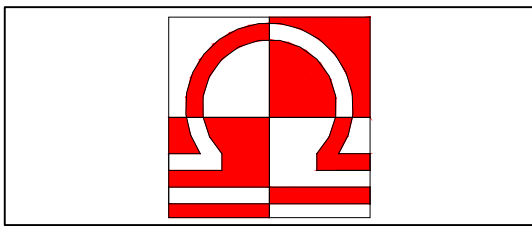
Presegnala un attraversamento ciclabile contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata, sulle strade extraurbane e su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del codice.



**Figura II 437 Art. 146**

### ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Gli attraversamenti ciclabili servono a garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue trasversali od oblique.

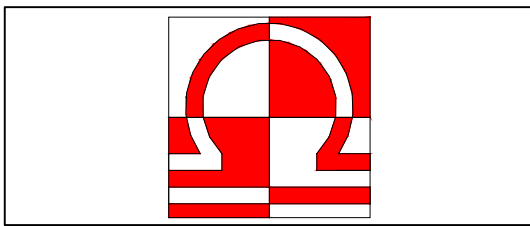


**E' possibile per un ciclista attraversare in sella su di un attraversamento pedonale?**

**NO**

**Trib. Monza, 12.5.2011, Sez. Penale**

«Tutto ciò premesso in fatto e come emerso dall'espletata istruttoria dibattimentale, si osserva che non può ritenersi provato come addebitabile alla condotta realizzata dall'odierno giudicabile Ba.Ga. il profilo di colpa ascrittogli nel capo di imputazione (né qualsivoglia altro) attesi gli elementi obiettivi rappresentati, da un lato, dall'assenza di violazioni alla disciplina del codice della strada e, dall'altro lato, dall'**accettata condotta omissiva della p. o. nella parte in cui questa, a bordo della bicicletta** ma comportandosi di fatto come un pedone, affrontava l'attraversamento di una pericolosa area di intersezione non osservando il divieto di attraversamento derivante dalla luce semaforica rossa nella sua direzione, **non scendendo dalla bicicletta per condurla a mano** e non utilizzando il passaggio pedonale comunque esistente nella sua posizione di partenza (nella cui "prossimità/adiacenza" poneva in atto l'attraversamento)...»



## In realtà, la risposta negativa non pare essere così certa?

### A) Cassazione penale, Sez. IV, 28.5.2015, n. 27611

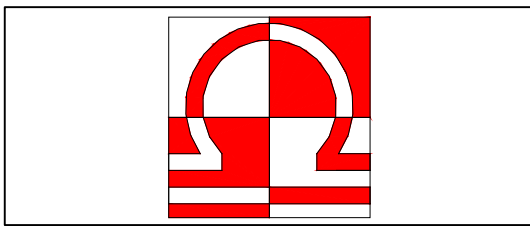
1. Con sentenza del 26/3/2013 il Giudice di pace di Milano dichiarava Giuseppe Del Vecchio responsabile del reato p. e p. dall'art. 590, terzo comma, cod. pen. a lui ascritto per aver cagionato a Brecciaroli Paolo Filippo Antonio Maria lesioni personali gravi per colpa generica e specifica, consistita nella inosservanza delle norme che disciplinano la circolazione stradale. Accadeva infatti che, alla guida di un'autovettura BMW, giunto ad una intersezione, investiva il Brecciaroli che in quel mentre stava effettuando l'attraversamento della sede stradale sulle strisce pedonali in sella alla propria bicicletta: fatto commesso in Milano il 17/5/2009.

Concesse le attenuanti generiche, il predetto era condannato alla pena di € 1.000 di multa, oltre al pagamento delle spese processuali.

4. In tale prospettiva priva di pregio si rivela in particolare l'argomentazione in punto di diritto svolta dal ricorrente secondo cui, ai sensi degli artt. 182, comma 4 cod. strada e 377 reg. esec. cod. strada, l'aver il ciclista attraversato sulle strisce pedonali in sella alla propria bicicletta lo poneva nelle condizioni, diverse da quelle di un semplice pedone, di dover dare la precedenza all'autovettura sopraggiungente.

A norma dell'art. 377, comma 2, d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (*Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo cod. strada*), «nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano».

Se ne può, a contrario, desumere che, in assenza delle dette condizioni, ai ciclisti sia perfettamente consentito di attraversare la carreggiata anche in sella al proprio velocipede.



## B) Gli attraversamenti nei percorsi promiscui pedonali - ciclabili



### B) Comportamento dei ciclisti sugli attraversamenti pedonali.

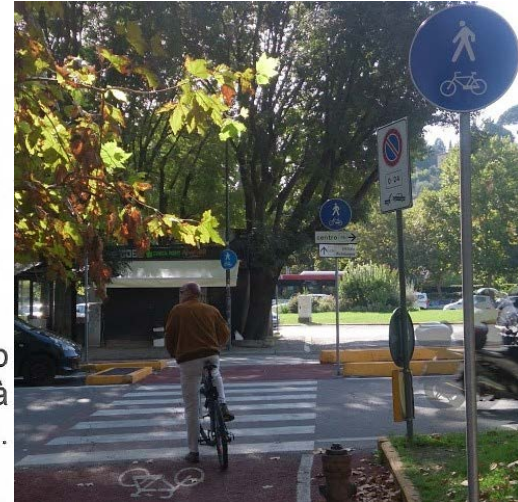
Se l'attraversamento pedonale è situato allo sbocco su strada di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile, che prosegue oltre l'attraversamento stesso, questo ne assicura la continuità e non devono essere installati in sua corrispondenza i segnali di fine ed inizio ex art. 122, Figg. II.93/b e II.92/b.

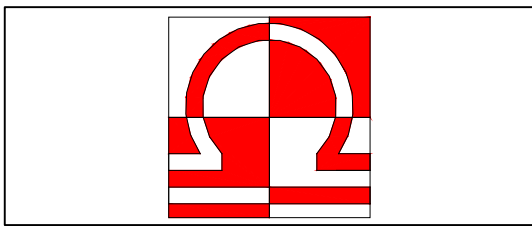
Si rammenta che, ai sensi dell'art. 146, c. 1, del Regolamento, l'attraversamento ciclabile deve essere tracciato solo se esiste una pista ciclabile, destinata al transito delle sole biciclette e non anche dei pedoni, e che prosegue oltre l'attraversamento; anche in questo caso non devono essere installati i segnali di fine e inizio ex art. 122, Figg. II.91 e II.90.

Parimenti le lanterne semaforiche per velocipedi possono essere installate solo allo sbocco di piste ciclabili, nel qual caso vale il disposto dell'art. 41, c. 14, del Codice.

Ai sensi dell'art. 41, c. 15, in assenza di lanterne per velocipedi, il comportamento dei ciclisti sulle intersezioni semaforizzate deve essere analogo a quello dei pedoni, ossia deve conformarsi al disposto dell'art. 41, c. 5.

In tal caso, o anche in assenza di assenza di semaforo, i ciclisti possono attraversare in sella alla bicicletta, con le ovvie limitazioni di cui all'art. 182, c. 4, del Codice.





## **E) - Il conflitto ciclista – Pubblica Amministrazione: cattiva manutenzione ed insidie stradali.**

c.c. art. 2051. Danno cagionato da cosa in custodia.

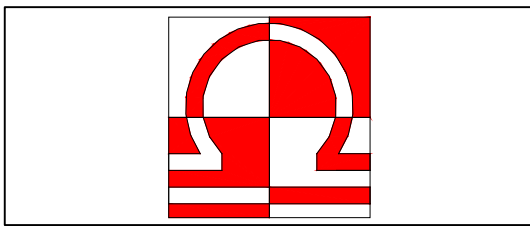
*«Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito»*



**Cass. civ. Sez. VI - 3, Ord., 4.11.2016, n. 22389**

*«La giurisprudenza di questa Corte ha infatti affermato che **l'applicazione delle regole di cui all'art. 2051 c.c., presuppone sempre che il danneggiato dimostri il fatto dannoso ed il nesso di causalità** tra la cosa in custodia ed il danno e che, ove la cosa in custodia sia di per sè statica e inerte, il danneggiato è tenuto a dimostrare altresì che lo stato dei luoghi presentava **un'obiettiva situazione di pericolosità**, tale da rendere molto probabile, se non inevitabile, il danno (sentenza 5 febbraio 2013, n. 2660, e ordinanza 20 ottobre 2015, n. 21212); ed ha pure riconosciuto che il caso fortuito può essere integrato anche dalla condotta dello stesso danneggiato (sentenza 18 settembre 2015, n. 18317)».*





## Ciclista caduto a causa di un tombino

Cass. civ., Sez. VI - 3, Ord., 22.2.2017, n. 4638

Cass. civ., Sez. VI - 3, Ord., 12.1.2017, n. 641

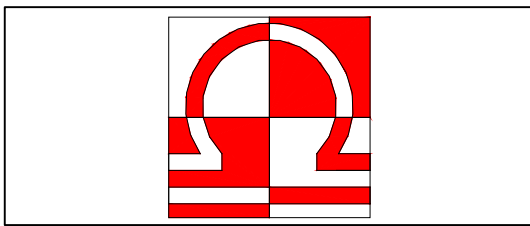
1. Gavino Erre convenne in giudizio, davanti al Tribunale di Sassari, il Comune di quella città chiedendo il risarcimento dei danni da lui patiti in conseguenza della caduta dalla bicicletta dovuta alla presenza di un tombino e di gravi sconessioni sul manto stradale.

Nella specie la Corte d'appello ha dato conto di tutte le ragioni per le quali ha ritenuto che l'incidente fosse da ascrivere ad integrale responsabilità dell'odierno ricorrente, alla luce delle deposizioni testimoniali e degli specifici rilievi sullo stato dei luoghi, sull'ora del sinistro e sulla prevedibilità dell'incidente con l'ordinaria diligenza. In particolare, la Corte ha evidenziato che il danneggiato abitava nella strada dove era caduto, la quale era interessata da lavori di rifacimento ben visibili e che egli non poteva non conoscere e che l'incidente si verificò a mezzogiorno, cioè in un'ora di massima luminosità; ed è pervenuta alla conclusione per cui il suo comportamento abbia integrato gli estremi del fortuito idoneo ad interrompere il nesso di causalità.

«1. Antonio De Marco convenne in giudizio, davanti al Tribunale di Campobasso, PANAS s.p.a., chiedendo che fosse condannata al risarcimento dei danni da lui sofferti in conseguenza di una caduta dalla bicicletta determinata dal cattivo posizionamento di un tombino sito sul manto stradale.

Nel caso specifico la Corte d'appello ha fatto buon governo di tali principi ed ha ricostruito la dinamica del fatto evidenziando che l'incidente si era verificato in un'ora di piena visibilità; che la griglia che copriva il tombino non era sulla carreggiata, ma sulla banchina destinata ai pedoni ed era ben visibile; che, in sostanza, non vi era alcuna prova di un'oggettiva pericolosità della situazione, per cui il De





## Ciclista investito da un cinghiale

Cass. civ., Sez. III, 9.12.2016, n. 2509



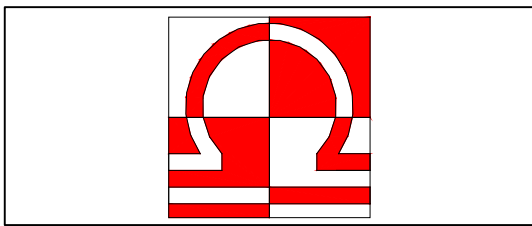
1. Silvia Coenda Gambino il 23.4.2006 venne urtata e fatta cadere da un cinghiale mentre, in bicicletta, percorreva un viale asfaltato all'interno del "Parco della Mandria" di Venaria (TO).

In conseguenza della caduta riportò lesioni alla persona.

2. Adducendo tali fatti nel 2008 Silvia Coenda Gambino convenne dinanzi al Tribunale di Torino la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e l'Ente di Gestione del Parco Regionale La Mandria (che successivamente sarà

3. Nel merito, il ricorso è infondato.

3.1. La Corte d'appello di Torino ha infatti rigettato la domanda sia per difetto del requisito della colpa in capo alle amministrazioni convenute, sia per difetto del nesso di causa tra la condotta di queste ed il danno. Ha motivato *in facto* sulla prima e sulla seconda ragione, spiegando che è inesigibile un controllo su ogni animale presente nel parco; che non si può impedire l'accesso di animali che provengano da aree esterne, che la presenza di cartelli o di un maggior numero di guardie non avrebbe potuto impedire l'accaduto.



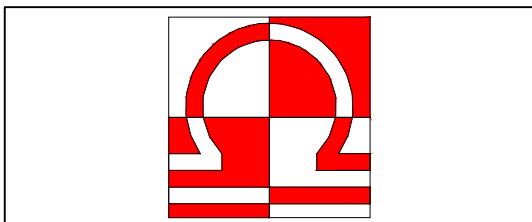
## F) Limiti di velocità: se 30 km/h vi sembrano pochi....

Le zone 30 sono molto diffuse in tutta Europa, in pochi casi anche in Italia, e vengono sostenute da sempre da FIAB, nell'ambito delle proposte tecniche e per la moderazione del traffico.



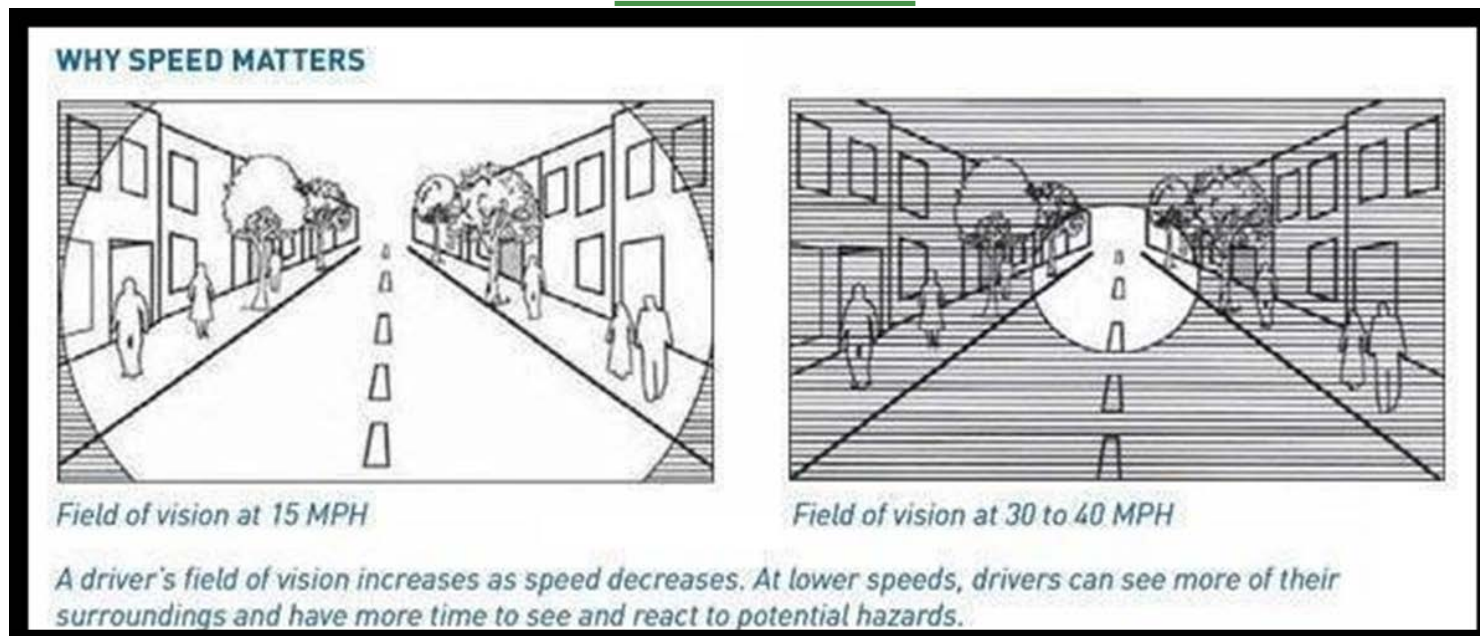
Le obiezioni che vengono mosse da coloro che si oppongono alle zone trenta sono sempre le medesime e possono essere ricondotte a due argomenti

- 1) non servono;
- 2) ostacolano il traffico.



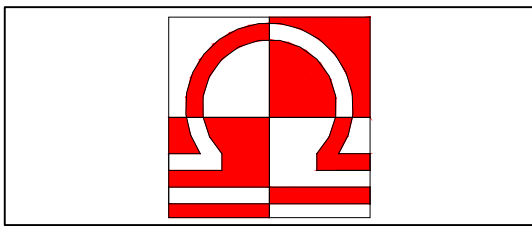
## 1) NON SERVONO...

### Meno sinistri

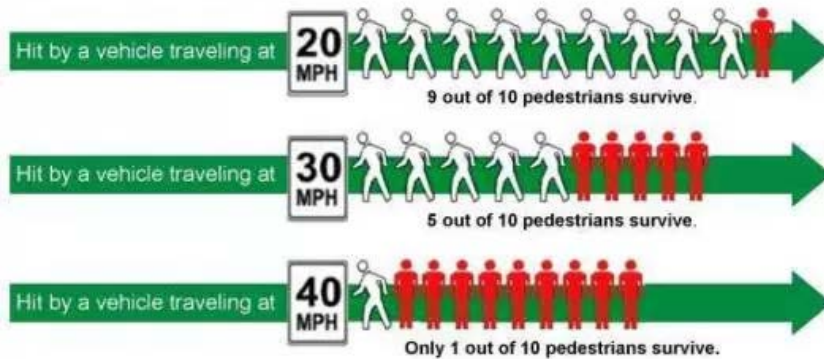


Trib. Bologna, Sez. III, 24.2.2014

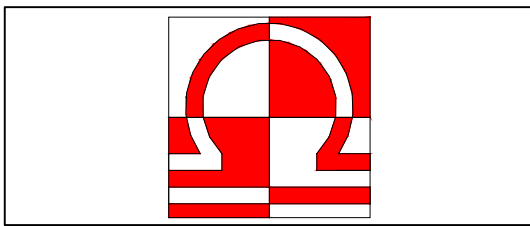
«Dalla ctu è risultato che lo Scheggi a bordo del velocipede (cioè di un veicolo che per sua natura è meno stabile di un autoveicolo) ha affrontato la curva, provenendo da una discesa al 10% , ad una velocità di circa **35 KM orari** (desumibile dalle importanti lesioni subite, oltre che dai danni riportati dal velocipede): **sembra indubbio che, se lo Scheggi avesse tenuto una velocità inferiore, avrebbe potuto** avvistare per tempo gli ammaloramenti del manto stradale, indirizzare la traiettoria verso la parte della carreggiata deputata alla circolazione dei veicoli e, così facendo, **evitare la caduta**»



## Sinistri con conseguenze più lievi




Un'illustrazione del collaboratore del Valencia in bicicletta, julián basata su statistiche reali.



## 2) RALLENTANO IL TRAFFICO...

Vediamo cosa riporta il "Libro bianco" della Confcommercio:

**IL BEL PAESE "CONGESTIONATO"**



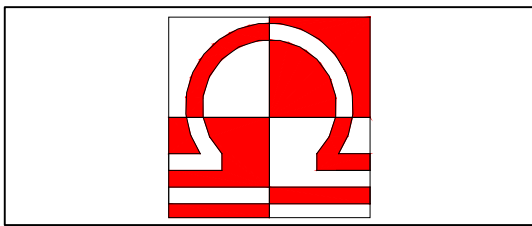
La velocità media attuale nei maggiori centri urbani italiani ricorda da vicino quella raggiunta alla fine del '700: oscilla intorno ai 15 km/h e scende fino a 7-8 km/h nelle ore di punta<sup>2</sup>. E' uno dei sintomi più macroscopici del "congestionamento" delle reti urbane e metropolitane del Bel Paese, con costi sociali ed economici altissimi.

<sup>2</sup>Dati Anci e Legambiente. I record negativi spettano a Napoli, Roma e Milano, rispettivamente con medie di 7,3, 8,3 e 8,5 km/h. La questione è trattata da tempo: se ne occupa, tra gli altri, Gerald Messadiè in *"Le grandi invenzioni del mondo moderno"*, Garzanti 1990.

Ricapitolando: **velocità media** nei grandi centri urbani pari a **15 km/h**, fino a **7-8 km/h** nelle ore di punta!

**La velocità media di una bicicletta è di 13-14 km/h...**





**GRAZIE DELL'ATTENZIONE!**

Avv. Jacopo Michi

Via dell'Oriuolo n. 18/20

50122 – Firenze

*E-mail:* [jacopo.michi@yahoo.it](mailto:jacopo.michi@yahoo.it)

Tel: 055-2346896; 055-2346886