



**SICUREZZA STRADALE E MOBILITA'  
CICLISTICA**



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA



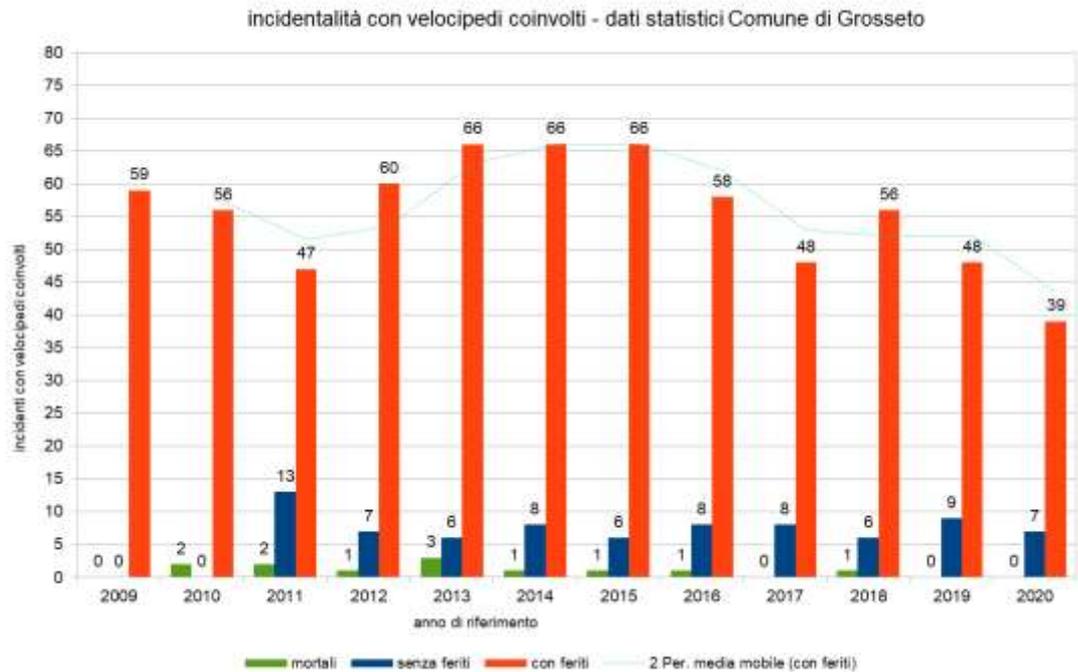
## Sicurezza in bici: Quali priorità?

- Andare in bicicletta è intrinsecamente sicuro. Tra le attività ludiche sportive il tasso di infortuni è tra i più bassi rispetto al numero dei praticanti.
- Molto più pericolose risultano le pratiche del calcio, rugby, sci, ippica, hockey, ginnastica, basket. Paragonabili quelle di tennis, pallavolo, nuoto. Meno pericoloso solo jogging e camminate.
- **L'intrinseca sicurezza della bicicletta si riduce nel traffico stradale** (discorso analogo vale per i pedoni).
- Qual è il sistema più efficace per aumentare la sicurezza? Prima di rispondere a questa domanda vediamo i numeri della incidentalità con ciclisti coinvolti registrati nel comune di Grosseto.

# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA i numeri del comune di Grosseto

Negli ultimi due anni gli incidenti stradali che hanno coinvolto conducenti di veicoli a motore e ciclisti nel comune di Grosseto, sono diminuiti. Con riferimento al 2018, anno nel quale c'era stato anche un incidente mortale, il 2019 ha registrato un calo del 14% passando da 56 a 48 incidenti totali. Una ulteriore flessione è stata registrata nel corso del 2020, un calo di circa il 19% rispetto l'anno precedente, con 39 incidenti totali.

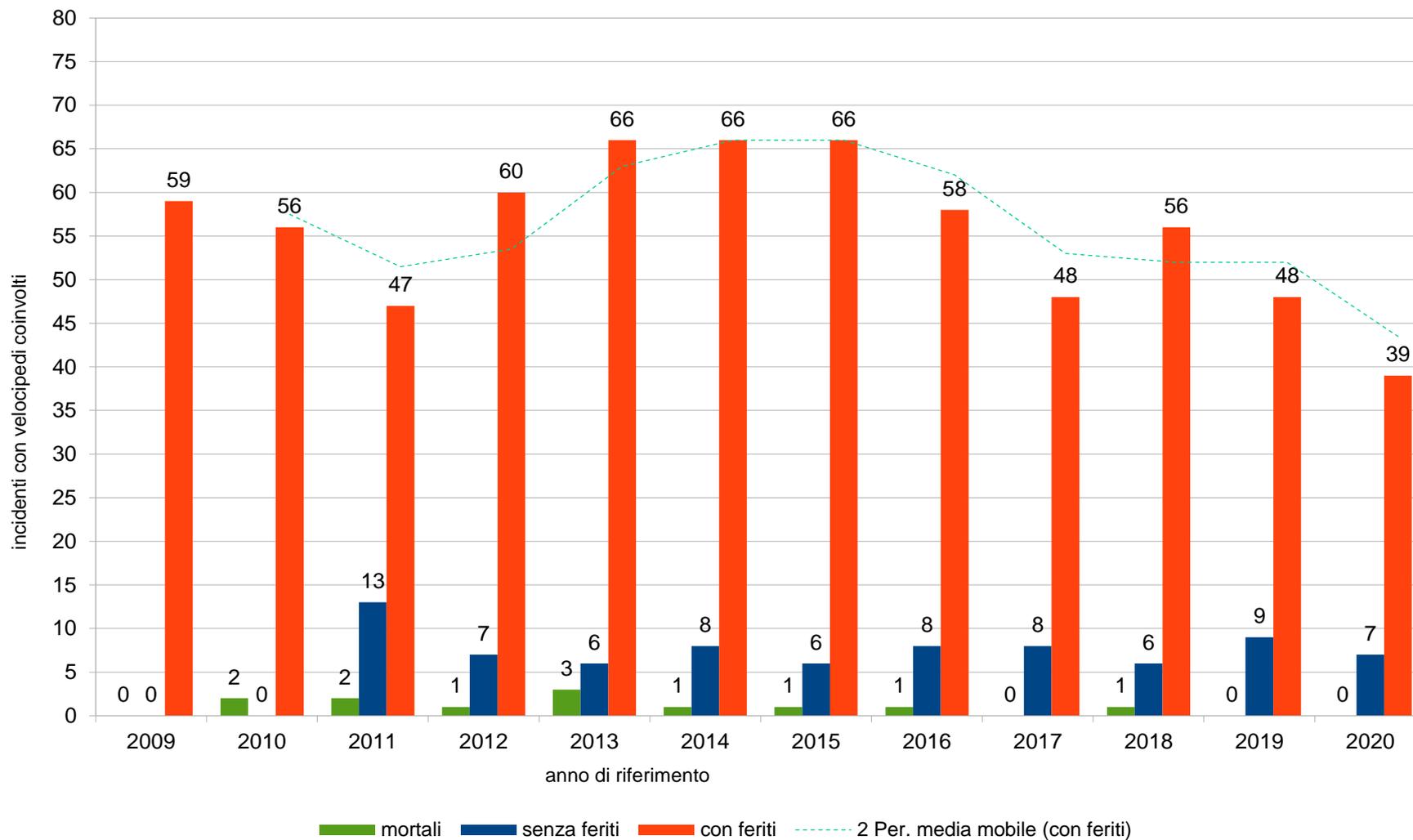
la contrazione dei sinistri è ancora più evidente se si prendono a riferimento gli ultimi sette anni, partendo da quel tragico 2013 dove si registrarono ben 66 incidenti, in tre dei quali, altrettante persone persero la vita sulle strade della nostra città.



fonte: Comune di Grosseto – Polizia Municipale



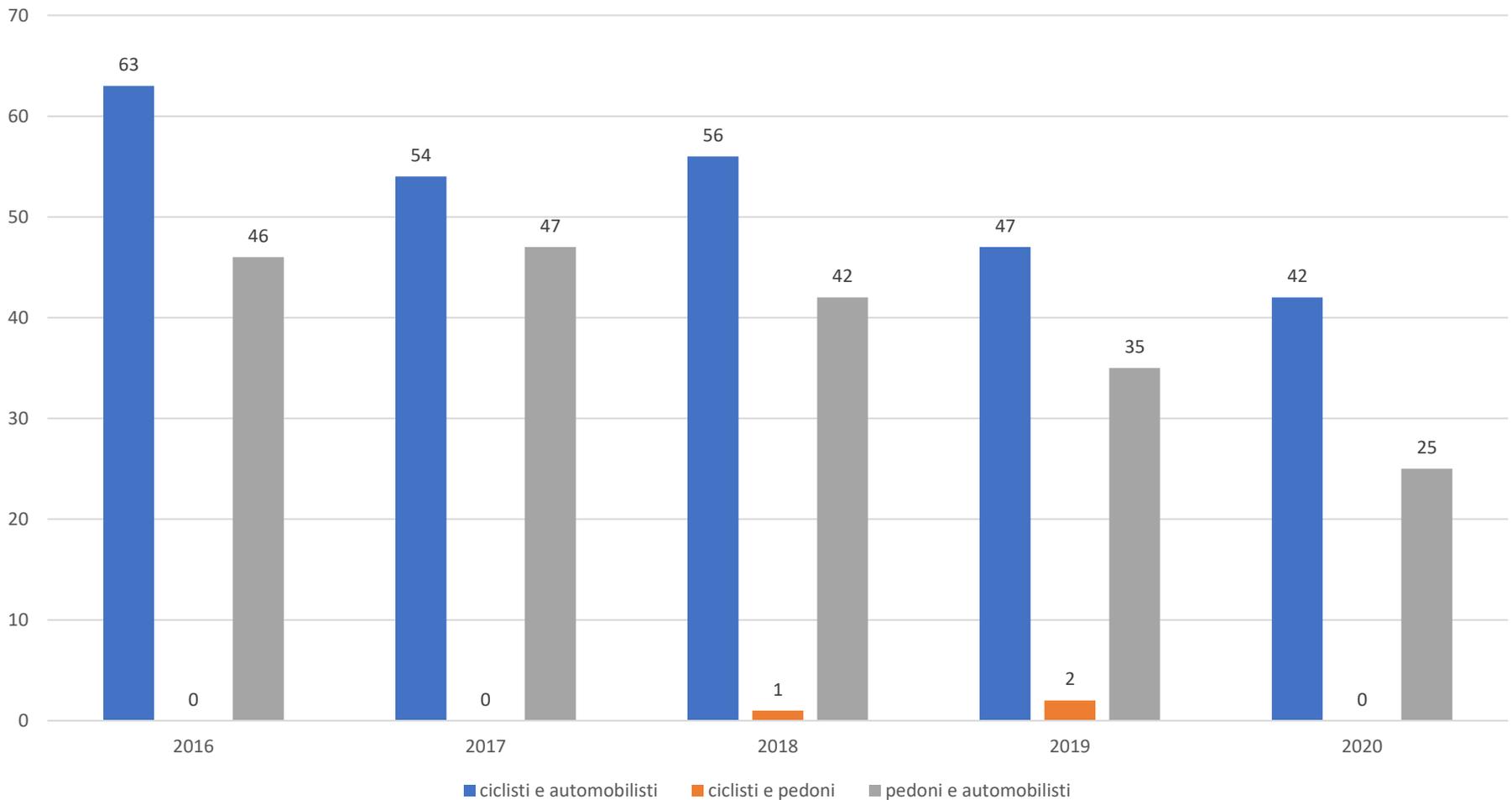
## incidentalità con velocipedi coinvolti - dati statistici Comune di Grosseto



fonte: Comune di Grosseto – Polizia Municipale



## incidentalità mobilità vulnerabile nel Comune di Grosseto



fonte: Comune di Grosseto – Polizia Municipale



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA i numeri del comune di Grosseto

Ad influire positivamente sulla riduzione degli incidenti hanno contribuito:

- il crollo del numero di mezzi a motore in circolazione dovuto alle restrizioni alla mobilità delle persone a causa COVID
- Le campagne nazionali e locali di promozione alla mobilità ciclistica, raccomandate anche da ANCI
- Un rinnovato interesse all'attività ludica legata alla bicicletta, "riscoperta" dai grossetani con l'apertura del ponte ciclopedonale sull'Ombrone ad Alberese



anche in considerazione della minore capacità di trasporto dei mezzi pubblici, necessaria per rispettare le norme di distanziamento imposte dalla pandemia da COVID, la bicicletta è uno degli strumenti più economici e di ampia diffusione da utilizzare nella mobilità quotidiana.

raccomandazione ANCI del 6 maggio 2020



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

Buono Mobilità  
2020 - Ministero  
dell'Ambiente



Progetto Grosseto Clean - è online l'avviso  
pubblico per il bonus mobilità sostenibile

VIVI IN BICI -  
progetto bike  
to work di  
Grosseto



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

Riassumendo, pur in assenza di dati certificati, non è fuori luogo affermare che, anche a Grosseto, l'aumento del numero di ciclisti si è tradotto in minor numero di incidenti.



Non è un caso che da anni in tutto il mondo sia proprio la teoria “più ciclisti = più sicurezza” (**Safety in numbers**) ad indirizzare le politiche più avanzate riguardo la mobilità ciclistica e i conseguenti benefici per la comunità.

# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

L'intervento è noto col nome "Safety in numbers", dall'efficace campagna promossa dalla Cyclists Touring Club inglese. C'è infatti una correlazione tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità, che a sua volta porta un ulteriore aumento dei ciclisti: **più ciclisti = più sicurezza.**

Peter Lyndon Jacobsen, consulente per la salute pubblica di Sacramento USA ha calcolato che raddoppiando i ciclisti il rischio per km si riduce del 34% mentre se questi si dimezzano il rischio aumenta del 52%.

## Safety in numbers



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

## Safety in numbers

- La probabilità che una determinata persona, che cammina o va in bicicletta, venga colpita da un automobilista varia inversamente alla quantità di persone che camminano o vanno in bicicletta.
- Poiché è improbabile che le persone che camminano e vanno in bicicletta diventino più caute se il loro numero è maggiore, ciò indica che il comportamento degli automobilisti controlla la probabilità di collisioni con pedoni e ciclisti. Sembra che gli automobilisti adattino il loro comportamento in base alla percezione che hanno di incrociare di persone che camminano e vanno in bicicletta.
- Un automobilista ha meno probabilità di entrare in collisione con una persona che cammina e va in bicicletta se più persone camminano o vanno in bicicletta. **Le politiche che aumentano il numero di persone che camminano e vanno in bicicletta sembrano essere un percorso efficace per migliorare la sicurezza delle persone che camminano e vanno in bicicletta**

fonte: <https://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205>



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

Più ciclisti = più sicurezza  
quali strumenti?

- 1- infrastrutture
- 2- governace
- 3- comunicazione
- 4- cicloturismo



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA



Più ciclisti più sicuri  
quali strumenti?

1- infrastrutture

2- governace

3- comunicazione

4- cicloturismo



La pagella di Comuni Ciclabili FIAB assegna una lusinghiera bandiera gialla con 3 bike-smile al Comune di Grosseto per l'eccellenza nel settore del cicloturismo e una buona performance per le azioni di governace e moderazione del traffico, ma evidenzia la carenza strutturale delle ciclabili urbane.



# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

## Programmare la mobilità ciclabile

Le azioni previste dal Biciplan per favorire e promuovere la mobilità ciclabile a Grosseto sono molteplici e di diversa natura, ma in sostanza possono essere riassunte in:

- a) istituzione di nuove zone 30;
- b) misure di tipo infrastrutturale: realizzazione di nuove piste e corsie ciclabili (interventi puntuali per la risoluzione o il superamento di punti critici, interventi di ricucitura dei tratti già esistenti, interventi di ampio respiro in zone della città ad oggi non servite);
- c) individuazione dei principali itinerari ciclabili;
- d) potenziamento dei servizi dedicati: segnalazione all'utenza degli itinerari ciclabili principali (mediante installazione di specifica segnaletica di indicazione), sviluppo di un sistema bike-sharing (servizio integrato di utilizzo condiviso di biciclette pubbliche o private), maggiore diffusione delle rastrelliere in città.



La rete ciclabile urbana risulta così sviluppata (dato aggiornato al 2018)

TIPOLOGIA	SVILUPPO	PERCENTUALE
piste ciclabili in sede propria	4,8 km	(33,57% del totale)
piste ciclabili su corsia riservata su carreggiata	0,9 km	(6,30% del totale)
piste ciclabili su corsia riservata su marciapiede	5,9 km	(41,25% del totale)
percorsi promiscui ciclopedonali	2,7 km	(18,88% del totale)
<b>Totale</b>	<b>14,3 km</b>	<b>100%</b>



## PERCORSI PEDONALI



### **PEDONI:**

Possono transitare e fermarsi liberamente.

### **CICLISTI:**

Devono condurre a mano la propria bicicletta eccetto nelle aree pedonali in cui è espressamente ammessa la circolazione delle biciclette.

## PERCORSI CICLOPEDONALI



### **PEDONI:**

Possono transitare e fermarsi liberamente.  
Hanno sempre la precedenza sui ciclisti.

### **CICLISTI:**

Possono transitare liberamente ma devono procedere con cautela, avvisare i pedoni del proprio passaggio, procedere a passo d'uomo quando incrociano o superano i pedoni.

## CORSIE CICLABILI



### **PEDONI:**

Non possono transitare. Nel caso di attraversamento dello spazio ciclabile, devono dare la precedenza ai ciclisti.

### **CICLISTI:**

Possono transitarvi liberamente ma solo nel senso di marcia delle automobili.



### **PEDONI:**

Possono transitare e fermarsi nello spazio loro riservato.  
Nel caso di attraversamento dello spazio ciclabile, devono dare la precedenza ai ciclisti.

### **CICLISTI:**

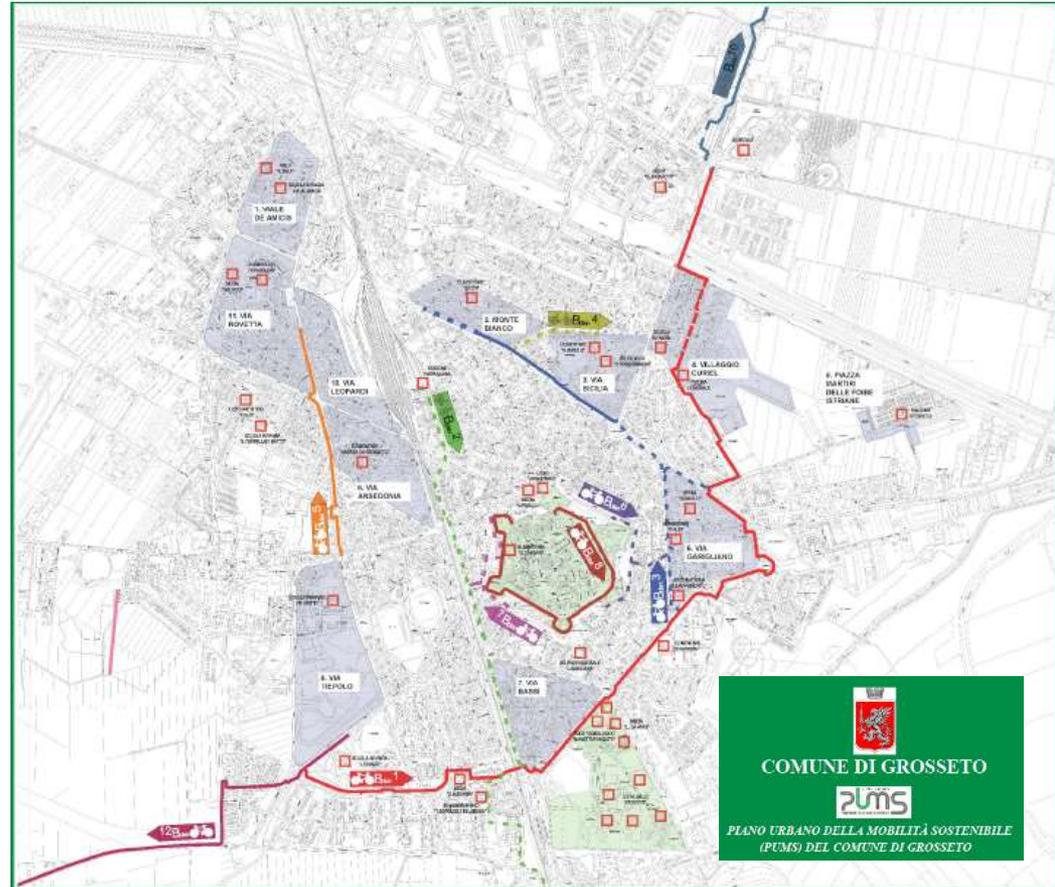
Possono transitare e fermarsi nello spazio loro riservato.  
Nel caso di attraversamento dello spazio pedonale, devono dare la precedenza ai pedoni.

# SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

Recepire le nuove tipologie di infrastrutture ciclabili che sono state introdotte di recente con la revisione del Codice della Strada può essere determinante per il raggiungimento degli obiettivi del PUMS.

I provvedimenti favoriscono la mobilità ciclistica in un periodo dove la pandemia rende difficile l'utilizzo dei mezzi pubblici, con il rischio di un aumento del traffico automobilistico privato.

I provvedimenti, in quanto parte del Codice della Strada, sono attivabili subito. ("Decreto Rilancio" 120, D.L. n. 34/2020 e il "Decreto Semplificazioni" 118, D.L. 76/2020).



# DARE STRADA ALLE BICICLETTE

I nuovi provvedimenti del Codice della Strada per favorire la sicurezza ciclabile



Corsia ciclabile  
Scheda 1



Corsia ciclabile  
per doppio senso ciclabile  
Scheda 2



Casa avanzata  
Scheda 3



Uso ciclabile di corsie preferenziali  
Scheda 4



Zona scolastica  
Scheda 5



Strada urbana ciclabile, E-bis  
Scheda 6

estratto dal **Quaderno FIAB «Dare strada alle biciclette»**  
[http://www.fiab.info/download/2021\\_03\\_SCHEDA\\_FIAB\\_Dare\\_strada\\_alle\\_Biciclette.pdf](http://www.fiab.info/download/2021_03_SCHEDA_FIAB_Dare_strada_alle_Biciclette.pdf)

---

# Grazie dell'attenzione

---

**Angelo Fedi**

Presidente

FIAB Grosseto Ciclabile A.P.S.

[www.fiabgrosseto.it](http://www.fiabgrosseto.it)

[info@fiabgrosseto.it](mailto:info@fiabgrosseto.it)

