

LA SICUREZZA STRADALE “DELL’UTENTE DEBOLE” DELLA STRADA

PEDONE RUNNERS CICLISTA
Avv. Francesco Bellin



Nell'anno 2019 si sono registrati ben 17.521 incidenti che hanno visto coinvolti mezzi a motore con ciclisti.
Risultato:

254 morti (fonte Aci/Istat);
praticamente un morto ogni 32 ore! un
morto e quaranta feriti al giorno!

Un aumento di decessi del 9,6% rispetto
al passato

dei 254 ciclisti deceduti di entrambi i sessi, prevalgono gli ultrasettantacinquenni (53% del totale).

Tra i feriti (16.528 in totale) le percentuali più elevate si registrano per le età comprese tra 35 e 54 anni (circa il 37% del totale).

Un numero significativo di vittime e feriti si registra anche tra i bambini di 10-14 anni (5 morti e 787 feriti) e i giovani di 15-20 anni (7 morti e 1.377 feriti)

EFFETTO COVID-19
SULLA MOBILITÀ:

NEL 2020 FORTE
DIMINUIZIONE DI
INCIDENTI
STRADALI, VITTIME
E FERITI

INCIDENTI 118.298 incidenti con
lesioni (-31,3%)

324 incidenti al giorno

VITTIME (entro 30 giorni)

2.395 vittime (-24,5%)

7 vittime al giorno

FERITI 159.249 feriti (-34,0%)

436 feriti al giorno 14.102 feriti
gravi (-20,0%)

VALORI ASSOLUTI 2020

1.018 autovetture

645 due ruote a motore

409 pedoni



176 biciclette e monopattini elettrici

117 autocarri

30 altro



INCIDENTI STRADALI IN EMILIA-ROMAGNA

ANNO 2019

16.767 incidenti stradali che hanno causato **la morte di 352 persone** ed il ferimento di altre **22.392**

Rispetto al 2018, aumentano gli incidenti (+1,0%) e le vittime della strada (+11,4%) mentre sono stabili i feriti, in netta contrapposizione alla tendenza nazionale che presenta diminuzioni seppur modeste per tutti i suddetti aggregati.



INCIDENTI STRADALI IN EMILIA-ROMAGNA

ANNO 2020

11.692 incidenti stradali

223 PERSONE CHE HANNO PERSO LA VITA

15.096 PERSONE FERITE

La situazione pandemica ha determinato un consistente decremento rispetto al 2019 del numero di incidenti (-30,3%), dei feriti (-32,6%) ma in particolare delle vittime della strada (-36,6%) dove la riduzione registrata supera notevolmente il dato nazionale (-24,5%), la contrazione del numero di incidenti e feriti, invece, è in linea con la media nazionale (-31,3% per gli incidenti, -34,0% per i feriti).



STRADE DOVE AVVENGONO GLI INCIDENTI IN %

Urbane 73,3

Extraurbane 22,1

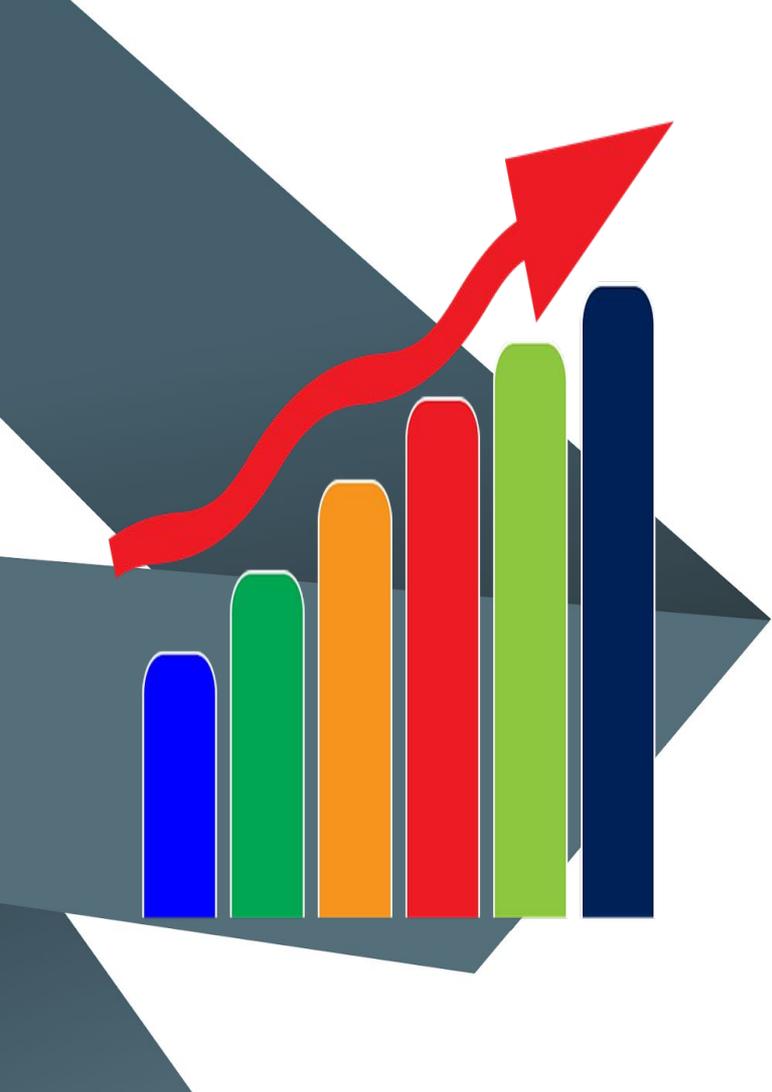
Autostrade e raccordi 4,6

LE TRE PRINCIPALI CAUSE SONO DOVUTE IN %

Distrazione alla guida 15,7

Mancato rispetto 14,5 della precedenza

Velocità troppo elevata 10,0



nel semestre gennaio-giugno 2021 si registra, rispetto allo stesso periodo del 2020, un aumento del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (65.116, pari a +31,3%), dei feriti (85.647, +28,1%) e delle vittime entro il trentesimo giorno (1.239, +22,3%)



l'A.I.M.A.N.C.

(ASSOCIAZIONE ITALIANA MAGISTRATI AVVOCATI NOTAI CICLISTI)

invoca ed auspica l'approvazione delle seguenti modifiche al codice della strada

Art. 149 cds (Distanza di sicurezza tra veicoli)

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

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

**Norma
analoga è
vigente in
Spagna
Austria
Gran Bretagna
Irlanda
e persino in
Giappone**



Tale segnaletica dovrebbe avere la massima diffusione ed applicazione per fungere anche da informazione e sensibilizzazione, soprattutto in strade di collina e montagna

ATTENZIONE

STRADA FREQUENTATA DA CICLISTI



**ASSOCIAZIONE ITALIANA
MAGISTRATI AVVOCATI NOTAI CICLISTI**

PROGETTO

SCUOLA

SICURA

ATTENZIONE

**STRADA FREQUENTATA
DA CICLISTI**



**ASSOCIAZIONE ITALIANA
MAGISTRATI AVVOCATI NOTAI CICLISTI**

**CARTELLONISTICA
PRESENTE IN PROVINCIA
DI TRENTO, RIVOLGE UN
CHIARO INVITO AGLI
AUTOMOBILISTI A
RALLENTARE E TENERE
UN'ADEGUATA DISTANZA
DAL CICLISTA IN FASE DI
SORPASSO**



LA GIURISPRUDENZA

**CORTE SUPREMA CASSAZIONE, QUARTA
SEZIONE PENALE, SENT. N. 548/2019 del
21.02.2019**

Nel sorpassare velocipedi e motocicli, aventi un equilibrio particolarmente instabile, il conducente deve lasciare una distanza laterale di sicurezza che tenga conto delle oscillazioni e deviazioni che le accidentalità della strada o altre cause possano rendere più o meno ampie nel veicolo sorpassato, il conducente è tenuto a rinunciando al sorpasso

**Cassazione Civile, Sentenza 24 ottobre - 30
novembre, n. 31009**

L'art. 106 C.d.S., comma 1, in tema di sorpasso, richiede "spazio libero sufficiente" intesa non soltanto alla distanza che separa il conducente da eventuali ostacoli nell'opposta corsia di marcia, ma anche dalla distanza laterale dalla sinistra del veicolo da sorpassare, che deve essere adeguata, nel caso detto spazio manchi deve desistere dalla manovra

ART. 182 CdS: CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI

Sostituzione dell'attuale 1° comma:

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

Con:

“I ciclisti possono procedere affiancati in numero non superiore a due”



Come si può vedere dal cartello spagnolo sopra riprodotto, in Spagna è norma anche il procedere affiancato dei ciclisti, in Italia è possibile solo se trattasi di un minore di anni 10



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

1. una fila di ciclisti "affiancati" dimezza la sua lunghezza e pertanto il sorpasso diventa più semplice e meno pericoloso per gli automobilisti;

2. due ciclisti affiancati sono più visibili;

3. per superare due ciclisti affiancati l'automobilista DEVE rallentare e non può semplicemente "sfiorare" il ciclista singolo, arrecando ancor maggior pericolo

USO DEL CASCO OBBLIGATORIO

È necessario per la sicurezza estendere l'uso obbligatorio del caschetto protettivo a chiunque, senza distinzione di età, pratichi l'uso della bicicletta da corsa o MTB, compresi dunque i minori; mutuando tale obbligo dall'art 8 della Legge n. 363/2003 che prevede che: "Nell'esercizio della pratica dello sci alpino e dello snowboard è fatto obbligo ai soggetti di età inferiore ai quattordici anni di indossare un casco protettivo conforme alle caratteristiche di cui al comma 3"



RUNNER E PEDONI

“Regole d’oro” per quando si va a correre o semplicemente camminare per strada:

- Muoversi sempre sul marciapiede o in aree protette





per i pedoni è corretto camminare sempre sul marciapiede o su altri spazi predisposti, come ad esempio le banchine.

Se questi mancano, si ha l'obbligo di circolare al margine della carreggiata e in senso contrario rispetto a quello dei veicoli, in modo che questi ultimi non "lo colgano di spalle".

- Utilizzare indumenti ad alta visibilità quando camminate per strada dopo il tramonto



Non dimenticate che se il sole è tramontato è prudente, seppur non imposto dalla legge, che indossiate qualche indumento ad alta visibilità, come ad esempio i gilet e le giacche con zone retroriflettenti e fluorescenti.

Infatti in condizioni di visibilità ridotta, una persona con abiti scuri è vista dall'automobilista solamente da circa 20 metri di distanza, spazio insufficiente all'arresto in caso di emergenza. Al contrario, è dimostrato che: indossando capi d'abbigliamento chiari o con elementi riflettenti si è visibili già da almeno 200 metri.



Legge 9 novembre 2021, n. 156 di conversione del decreto-legge “Infrastrutture”



Strisce pedonali

La riforma ha introdotto nuovi obblighi di condotta in prossimità delle strisce pedonali: gli automobilisti dovranno dare la precedenza non solamente ai pedoni che risultino aver principiato l'attraversamento delle corsie, bensì pure a quelli che risultano in procinto di farlo.





NEVER GIVE UP

GRAZIE E ARRIVEDERCI

Avv. Francesco Bellin

studiobellin@yahoo.it

Mob. 393.9822975

