

La Camera,
premessi che:

la campagna «Cities fit for cycling» lanciata qualche mese fa dal giornale londinese «Times» a difesa della sicurezza dei ciclisti ha in poco tempo e attraverso la rete, i blog e i social network, raggiunto anche l'Italia, facendo registrare un gran numero di adesioni;

l'appello, originariamente rivolto nel caso specifico al Governo inglese e alle amministrazioni locali di quel Paese, ma di fatto estensibile anche al nostro Paese, pone l'attenzione su una serie di misure concrete che possano fermare quella che, per l'alto numero di incidenti e di vittime, si configura sempre più come una vera e propria «strage» di appassionate delle due ruote;

se in Gran Bretagna, negli ultimi dieci anni, si contano 1.275 ciclisti morti, nel nostro Paese i ciclisti vittime della strada hanno raggiunto 3.113 unità, senza contare l'alta percentuale di quanti finiscono al pronto soccorso o vengono ospedalizzati;

in Italia, a fronte di un numero di decessi così rilevante, il volume degli spostamenti in bicicletta è rimasto negli anni sostanzialmente stabile e questo perché, diversamente da quanto accade in numerose città europee, che da tempo hanno puntato sullo sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti dei propri cittadini, in Italia la cultura della bicicletta non è ancora molto evoluta;

è noto, tra l'altro, che la misura più efficace per garantire la sicurezza dei ciclisti è data proprio dall'incremento del numero dei ciclisti, come ben sintetizzato dallo slogan lanciato sempre nel Regno Unito «safety in numbers»;

ancora oggi, nonostante gli appelli delle varie associazioni di settore e le diverse iniziative anche legislative poste in essere, risultano deficitarie sia le dotazioni infrastrutturali favorevoli all'uso della bicicletta sia le politiche a tutela della mobilità ciclistica, per cui utilizzare tale mezzo di trasporto risulta essere più pericoloso che andare in automobile o in motocicletta;

come dimostrano i dati forniti dall'ACI il problema della sicurezza dei ciclisti è nella circolazione reale e, nella convivenza con gli altri mezzi di trasporto, per cui, a titolo di esempio, l'eccesso di velocità, il mancato rispetto del segnale di precedenza o una guida distratta espongono i ciclisti alla mercé degli automobilisti, tanto che per vulnerabilità i ciclisti sono equiparabili ai pedoni;

tutto ciò nella consapevolezza degli enormi vantaggi dell'uso regolare della bicicletta anche in termini di salute, tanto che è stato calcolato che i giorni di vita guadagnati in termini di minori malattie anche sul lavoro sono venti volte quelli persi per incidenti, con relativa minor spesa per il servizio sanitario nazionale ed incentivi che da questo dovrebbero essere previsti;

separare le biciclette dal traffico a motore per mezzo di piste ciclabili ininterrotte in modo da ridurre gli urti tra automobili e biciclette o creare zone a velocità limitata, ad esempio a 30 chilometri orari per ridurre il rischio e la gravità degli incidenti, sono solo alcune delle tante misure a costo zero per l'erario che, a parere dei firmatari del presente atto di indirizzo, se poste in essere e debitamente osservate, potrebbero garantire maggior tutela agli utenti della mobilità ciclistica ed incentivarne la diffusione;

i firmatari del presente atto di indirizzo ritengono pertanto che l'appello «Salviamo i ciclisti», sostenuto da un così alto numero di utenti non possa restare inascoltato dalle forze politiche, ma al contrario che tale iniziativa spontanea vada sostenuta e incoraggiata e che meriti

un adeguato seguito di iniziative coordinate da parte del parlamento e del Governo;

appare dunque necessario dotare con urgenza anche l'ordinamento italiano di misure efficienti e di facile realizzazione, introducendo un complesso di iniziative di promozione e programmazione, di adeguamento delle infrastrutture viarie e di adozione di regole e di meccanismi di controllo e sanzione in grado di garantire la sicurezza di chi sceglie la bicicletta per i propri spostamenti, incentivandone e favorendone l'uso così come auspicato dallo stesso codice della strada all'articolo 1 che recita, al comma 2, «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

impegna il Governo

promuovere, con il concorso attivo delle associazioni del settore, tutte le iniziative necessarie e di propria competenza nonché a favorire, per quanto di competenza, un rapido iter delle proposte di legge presentate in Parlamento o altre iniziative che si renderanno opportune, per garantire lo sviluppo e la tutela della mobilità ciclistica, ponendo fine al drammatico numero di incidenti spesso mortali che si verificano sulle strade.

(1-01017)

«Motta, Dussin, Cavallaro, Berretta, Bitonci, Bonciani, Brandolini, Marco Carra, Cenni, Ceroni, Codurelli, De Biasi, Delfino, Farinone, Ghizzoni, Ginefra, Gneccchi, Lenzi, Losacco, Lovelli, Lucà, Marchi, Rota, Samperi, Sarubbi, Sbröllini, Servodio, Trappolino, Velo, Zampa».