FCI
FEDERAZIONE
CICLISTICA
ITALIANA

COMITATO
REGIONALE
PUGLIA

Documento di sintesi per la proposta di legge per la sicurezza di ciclisti e pedoni

Presentato in occasione del convegno



Via Madonna della Rena, N.3 c/o Stadio della Vittoria • 70123 Bari •
E-mail: puglia@federciclismo.it
PEC: puglia.federciclismo@k-postacertificata.it
www.federciclismo.it (Sez. PUGLIA) – www-federciclismopuglia.it

ITALIA FEDERAZIONE SPORTIVA NAZIONALE RICONOSCIUTA DAL CONI

Comitato Italiano Paralimpico

Sintesi proposta per la sicurezza di ciclisti e pedoni

1. Evidenze statistiche e analisi

Nel 2024 in Puglia: **11.026 incidenti**, 241 vittime, 17.013 feriti; di questi **incidenti, 372 hanno coinvolto biciclette**, con 11 decessi. Oltre l'80% dei ciclisti muore su strade extraurbane, dove la combinazione di velocità elevate e mancanza di infrastrutture dedicate aumenta il rischio. Questa base numerica conferma la necessità di interventi mirati, sia normativi che infrastrutturali supportati da un adeguato supporto tecnologico.

2. Misure normative prioritarie

- **Sicurezza extraurbana**: eliminazione dell'obbligo di marcia in fila unica per i ciclisti fuori dai centri abitati (art. 182 CdS). In questo modo si aumenta la visibilità dei ciclisti e si favorisce un sorpasso più sicuro da parte dei veicoli a motore, che devono considerare il gruppo come un'unità compatta.
- **Sorpasso sicuro**: rimozione della clausola "ove le condizioni della strada lo consentono" (art. 148 CdS). Diventa, quindi, obbligatoria in ogni caso la distanza laterale minima di 1,5 metri nel sorpasso dei ciclisti.
- **Educazione stradale**: ampliamento dei soggetti accreditati dal Ministero dell'Istruzione per i programmi scolastici, includendo associazioni e fondazioni attive nella mobilità sostenibile e nella sicurezza stradale.
- **Cultura della sicurezza**: sostituzione della locuzione "incidente stradale" con "scontro stradale", per diffondere la consapevolezza che gli eventi non sono fatalità inevitabili, ma conseguenza di comportamenti e scelte prevenibili.

3. Interventi infrastrutturali e manutenzione

Per ridurre i rischi e migliorare la fruibilità della rete viaria, si propone un piano organico che affida a un soggetto gestore la responsabilità di:

- **Pulizia costante** delle strade secondarie, spesso preferite dai cicloturisti, ma oggi compromesse da incuria e rifiuti.
- **Manutenzione delle strade minori**, garantendo percorsi più sicuri alternativi alle arterie principali.
- **Sistemazione delle banchine e degli argini di soccorso**, liberandoli da quella vegetazione che costringe i ciclisti a invadere la carreggiata automobilistica.
- **Segnaletica dedicata al rispetto dei ciclisti**, installata a intervalli regolari sulle strade trafficate e turistiche, con un impatto immediato sulla responsabilizzazione degli automobilisti.
- **Corsie ciclabili ("bike lane")** sulle strade ad alto traffico e velocità (regionali e comunali), come soluzione rapida e a basso costo nei contesti dove non è possibile realizzare piste ciclabili protette.

4. Innovazione e monitoraggio

Viene ribadita l'importanza delle **piattaforme digitali integrate** basate su AI e sistemi ad alte prestazioni (HPC) per:

- monitorare in tempo reale i flussi di mobilità;
- prevedere situazioni di rischio e simulare scenari alternativi;
- supportare le decisioni delle autorità con dati georeferenziati e affidabili;
- garantire governance multilivello e trasparenza nei risultati.