

A.P.S. Salvaiciclisti Roma
Rete Vivinstrada
A.P.S. Salvaiciclisti Bologna Fiab Onlus
Associazione Culturale Ciclonauti Onlus Fondazione Luigi Guccione Onlus
Bikeitalia.it

LETTERA DI SIGNIFICAZIONE E DIFFIDA

VIA PEC/MAIL

Alla Fondazione ANIA
fondazione@ania.it

Alla Federazione Ciclistica Italiana
feder ciclismo@k-postacertificata.it

Al Ministero Infrastrutture e trasporti
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Al Ministero dell'Interno
gabinetto.ministro@pec.interno.it

Roma, lì 17.02.2018

Oggetto: campagna pubblicitaria "Sicuri in bicicletta"

Le intestate Associazioni sono qui a rappresentare quanto segue.

Il 14 febbraio 2018 la FCI con la Fondazione ANIA, in collaborazione con il MIT e la Polizia di Stato, hanno lanciato una campagna pubblicitaria denominata "Sicuri in bicicletta".

A dispetto del nome della campagna, dalla quale ci si sarebbe aspettati qualche azione delle Istituzioni volta all'educazione dell'utenza forte della strada per aumentare la sicurezza "passiva" degli utenti deboli della stessa, lo spot promozionale diffuso pochi giorni fa non costituisce altro che la messa in scena di una sequela di luoghi comuni sui ciclisti, soggetti fuori controllo, che devono essere educati.

Le scriventi reputano oltremodo offensiva la comunicazione di cui sopra e il messaggio sotteso ad essa, che costituisce l'ennesimo tassello di una diffusa pratica di colpevolizzazione del ciclista per tutti gli eventi infortunistici a lui occorsi, nonché una illogica inversione dei soggetti destinatari di comunicazioni istituzionali volte all'incremento della sicurezza stradale.

Anche lo slogan "i ciclisti la insegnino a tutti" da un lato pone il ciclista nella posizione "virtuosa" di soggetto da cui tutti gli altri conducenti di veicoli dovrebbero prendere esempio nelle modalità di comportamento in strada, dall'altra - e soprattutto - non sfugge che nello spot non ci sono che ciclisti.

"Questo spot presenta una realtà patinata ed edulcorata che non esiste, fatta di strade dove non c'è traffico e dove le auto non ti passano a 10 centimetri facendoti il pelo in bici e strombazzando perché le hai rallentate di qualche secondo nella loro folle corsa

verso il prossimo semaforo; dove pedalare stando a destra è sicuro, perché non c'è nessuna auto parcheggiata in doppia fila e nessun conducente che apre all'improvviso la portiera provocando la rovinosa caduta del malcapitato ciclista colpito (proprio perché teneva strettamente la destra in ossequio al Codice della Strada, aggiungo io); dove non esistono cittadini in bici - il papà o la mamma che accompagnano i bambini a scuola pedalando vestiti con abiti civili, la persona che si sposta per la strada su una city bike, il variegato universo dei "ciclisti urbani" insomma - ma soltanto cicloamatori o atleti agghindati di tutto punto che utilizzano le strade per allenarsi, per "correre" e per "dare meno fastidio possibile" alle auto che li circondano" (Bikeitalia.it).

Per contro stiamo assistendo, in questi anni, ad una progressiva deresponsabilizzazione totale dell'automobilista e, in generale, del conducente del veicolo a motore, senza tenere conto che meno del 15% degli incidenti capitano al ciclista da solo e nella maggior parte dei casi l'esito non è letale. L'80% degli incidenti ai ciclisti, al contrario, è causato da un'auto e il 70% di questi ha esiti che nessun casco avrebbe evitato (FIAB).

Si deve purtroppo constatare che l'inversione di responsabilità in merito alla causazione di sinistri stradali tra utenti c.d. deboli e forti è il frutto della cecità istituzionale nell'affrontare la mobilità nuova che anziché essere promossa nel nostro Paese è tutt'ora oggetto di terrorismo psicologico.

La Risoluzione del Parlamento Europeo del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile incoraggia le autorità degli Stati membri ad elaborare piani di mobilità urbana sostenibile che diano priorità a modi di trasporto a basse emissioni, ed invita le città a valutare attentamente le esigenze dei cittadini e delle imprese e le specificità dei modi di trasporto, al fine di garantire una mobilità sostenibile nelle città, e ad adottare le misure necessarie a migliorare la qualità della vita nelle città, anche promuovendo un trasferimento modale verso modi di trasporto sostenibili, tra cui gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

La neonata legge Decaro-Gandolfi, inoltre, modifica l'art. 1 comma 2 del Nuovo Codice della Strada, introducendo la mobilità sostenibile e la promozione dell'uso della bicicletta fra i principi fondativi dell'intero sistema normativo.

L'uso della bicicletta viene riconosciuto come uno degli strumenti principali per il perseguimento degli obiettivi strategici di sostenibilità e sicurezza.

In quest'ottica, la comunicazione in commento è non solo anacronistica, ma del tutto inefficace rispetto agli scopi che l'odierna legislazione nazionale vuole perseguire.

Dalle immagini dei due ragazzi che transitano in bici per le strade di un paesino deserto e ordinato, il messaggio che passa è che si può andare in bici solo se si è da soli.

Ma un altro aspetto non può che essere stigmatizzato in questa sede, e cioè l'assoluta inesattezza nell'affrontare il tema dei divieti che sarebbero imposti ai ciclisti che circolano per le strade.

Si allude in primo luogo all'attraversamento in bici sulle strisce pedonali.

Si deve rilevare che lo stesso Ministero dei trasporti ha, in una propria nota interpretativa, sfatato questo mito: al contrario di quello che la maggior parte delle persone pensa, il Codice della Strada non obbliga il ciclista a scendere dalla bici!

Infatti, si legge nel parere prot. n. 513 del 24 gennaio 2013 a firma dell'Ing. Francesco Mazziotta, che: "Ai sensi dell'art. 41 co. 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 co. 5".

E l'art. 41 co. 5 del C.d.S. semplicemente recita che: "Gli attraversamenti pedonali semaforizzati possono essere dotati di segnalazioni acustiche per non vedenti. Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:

1. a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata;
2. b) giallo, con significato di sgombero dell'attraversamento pedonale e consente ai pedoni che si trovano all'interno dello attraversamento di sgombrarlo il più rapidamente possibile e vieta a quelli che si trovano sul marciapiede di impegnare la carreggiata;
3. c) verde, con significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde".

L'art. 41 co. 5 del C.d.S spiega esclusivamente, cioè, quale comportamento deve essere adottato a seconda dei diversi colori che sono proiettati dal semaforo!

Pertanto, si continua a leggere nel parere: "In tal caso (intersezione semaforizzata pedonale, ndr) o anche in assenza di semaforo, i ciclisti possono attraversare in sella alla bicicletta" (cfr: <http://www.salvaiciclistiroma.it/strisce-in-bici-si-puo/>)

Risulta essere pertanto assai grave l'errore contenuto nello spot, perché diffonde una interpretazione errata di una regola del Codice della Strada che facultizza, e non vieta!

Ancora, si dà il pollice verso ai ragazzi che pedalano affiancati in coppia.

E ciò, del tutto inspiegabilmente, atteso che il C.d.S. all'art. 182 ammette che i ciclisti nei centri urbani possano circolare affiancati in numero di due.

Ancora, viene segnalato con il pollice rosso il bambino che parte senza mettere il casco.

Anche qui si deve ripetere che il casco non è obbligatorio in bici.

Far credere o indurre lo spettatore a credere che i ciclisti stiano violando le regole del Codice della Strada, quando in realtà non è così, è altamente lesivo della libertà individuale e dignità di ogni ciclista, nonché fortemente diffamatorio e in danno dell'immagine delle scriventi Associazioni (e dei propri singoli soci che rischiano di venire additati quasi come criminali dagli altri utenti della strada) e testate specializzate, che fanno della sicurezza stradale e della sicurezza dei ciclisti la loro mission e scopo istituzionale e sociale.

Atteso quanto sopra significato, le su intestate Associazioni propongono formale

DIFFIDA

Nei confronti della Federazione Ciclistica Italiana e della Fondazione ANIA, nonché del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Interno, in persona dei rispettivi legali rappresentanti p.t. affinché:

-1 interrompano immediatamente la diffusione dei contenuti della campagna pubblicitaria "Sicuri in bicicletta" in quanto in contrasto con le finalità espresse dalla legislazione europea e nazionale in tema di diffusione e sostegno alla mobilità dolce, nonché perché altamente lesive della libertà e dignità dei ciclisti, oltreché fortemente diffamatorio, in quanto addebita agli utenti "deboli" della strada la commissione di illeciti amministrativi non previsti nel testo del Codice della Strada e inoltre diffonde una errata lettura delle regole ivi contenute;

-2 si astengano dal diffondere nelle scuole ulteriori contenuti nell'ambito della suddetta campagna, atteso il pericolo che i suddetti siano portatori delle medesime criticità sopra sollevate.

In difetto di riscontro delle richieste sopra formulate nel termine di sette giorni a partire dal ricevimento della presente diffida, le scriventi Associazioni e firmatarie della presente, in quanto legittimate ad agire per la tutela degli interessi rappresentati, valuteranno se procedere nelle più opportune sedi giudiziarie, siano esse civili, amministrative o penali.

A.P.S. Salvaiciclisti Roma
Avv. Sabrina Grisoli, Presidente, I.r.p.t.

Rete Vivin strada
Alfredo Giordani, Presidente, I.r.p.t.

A.P.S. Salvaiciclisti Bologna
Simona Larghetti, Presidente, I.r.p.t.

FIAB ONLUS
Giulietta Pagliaccio, Presidente, I.r.p.t.

Associazione Culturale Ciclonauti Onlus
Lorena Caffari, Presidente, I.r.p.t.

Fondazione Luigi Guccione Onlus - Ente Morale Vittime della Strada
Giuseppe Guccione, Presidente, I.r.p.t.

Bikeitalia.it