

Milano



Comune
di Milano

Mobilità, Ambiente,
Arredo urbano, Verde



**CONSIGLI
PER LA SICUREZZA
DI CHI VA
IN BICICLETTA**

PREFAZIONE

Questo opuscolo è dedicato a un “piccolo angelo” in bicicletta entrato nel cuore di Milano e dei milanesi, che non dimenticheremo mai: Giacomo Scalmani, il ragazzino di 12 anni che, sabato 5 novembre 2011, è stato travolto e ucciso da un tram in via Solari, mentre stava tornando a casa sulla sua mountain bike dopo l’oratorio. Nel buio della sera, sotto la pioggia, Giacomo ha trovato improvvisamente davanti a sé la portiera aperta di un’auto, ed è caduto sui binari proprio mentre stava passando il tram. Una vita perduta per sempre in una tragedia assurda che, forse, poteva essere evitata.

Giacomo era un bambino buono e dolce, con la timidezza e la simpatia della sua giovane età.

Era anche molto religioso: frequentava la parrocchia della Madonna del Rosario, dove centinaia di persone - a partire dal nostro Sindaco Giuliano Pisapia e da molti altri esponenti dell’Amministrazione comunale - si sono strette intorno alla famiglia in una veglia di lacrime e di silenzio e in un ultimo, commovente, saluto.

A Giacomo piaceva leggere la Bibbia, ogni giorno una pagina, trovando in quelle parole così alte un significato profondo che arricchiva la sua esistenza, purtroppo breve.

L’immagine di questo bambino, in sella alla sua amata bici per l’ultima volta in una sera di pioggia, ci fa sentire profondamente tristi.

Di fronte alla sua morte, la città - a partire da questa Amministrazione - ha dato una risposta di grande solidarietà e di affetto.

Insieme e accanto alla vicinanza del cuore, però, c’è e continuerà a esserci anche l’impegno a mettere in pratica tutte quelle azioni necessarie a evitare che si ripetano tragedie come quella del piccolo Giacomo Scalmani. È con questa responsabilità che il Consiglio comunale dedica queste pagine alla sua memoria.

Ciao Giacomo, nostro piccolo angelo in bicicletta.

Basilio Rizzo

Presidente del Consiglio comunale di Milano

La tragedia di Giacomo ci ha colpito al cuore. Ci ricorda quanto Milano sia una città per le biciclette ma non sempre una città per i ciclisti.

Mentre i milanesi riscoprono la bicicletta come mezzo pratico, economico e per nulla inquinante per muoversi, per svago e per andare al lavoro non vi è stato fin'ora uno sviluppo di interventi per muoversi in sicurezza e numerosi incidenti coinvolgono le "utenze deboli", pedoni e ciclisti.

Andare in bicicletta è una buona abitudine e un'alternativa all'auto o alla moto. Anche per questo il Comune di Milano sta lavorando a una nuova mobilità. Pensiamo a una città dinamica e moderna ma poco inquinata, rumorosa e caotica. Una città all'altezza dei nostri bambini e dei nostri bisogni. Vogliamo raddoppiare le piste ciclabili lungo strade a maggiore domanda e integrarle con altre modalità di trasporto. Incrementeremo le zone 30, dove la velocità massima la stabilisce la bicicletta.

Installeremo nuove rastrelliere e svilupperemo il bike sharing. Per la prima volta è consentito e gratuito il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici fino alle 7 del mattino e dalle 20 a chiusura del servizio.

Nessun mezzo però sarà mai abbastanza sicuro se noi per primi non conosciamo e rispettiamo le regole. Redatto dal Comune di Reggio Emilia e da Fiab Ciclobby, questo manuale è un aiuto a gestire le situazioni di difficoltà, conoscere bene la strada e prevedere gli errori degli automobilisti. Prima di salire in sella meglio leggerlo. Dopo, anche andare in bicicletta, sarà più sicuro. Il manuale nasce in un Comune che è punto di riferimento per la ciclabilità in Italia, da oggi è a disposizione dei milanesi, speriamo che anche i ciclisti della nostra città lo trovino utile.

Pierfrancesco Maran
Assessore alla Mobilità, Ambiente, Arredo urbano e Verde
Comune di Milano

Il Codice della strada, con disposizione purtroppo ampiamente sottovalutata (art. 230, comma 1), prevede programmi di educazione stradale nelle scuole, anche al fine di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto. In generale, informazione, educazione e rieducazione rappresentano un tassello fondamentale per costruire una "cultura della sicurezza stradale" e costituiscono un elemento imprescindibile per il lavoro di promozione dell'uso della bici.

Non è solo questione di distribuire torti o ragioni in caso di incidente, ma soprattutto di prevenirli, di proteggere l'incolumità fisica del ciclista, di assegnare alla bici quella dignità di mezzo di trasporto tante volte negata, con la prospettiva di favorire il più possibile l'utilizzo diffuso della bicicletta, in sicurezza (sono ancora molte le persone che non utilizzano la bici per timore del traffico). Occorre partire dalla consapevolezza dei diritti e dei doveri per un'affermazione responsabile della presenza dei ciclisti sulle strade, dove essi non hanno una posizione inferiore agli altri utenti. D'altro canto, il semplice rispetto delle regole della circolazione non è sufficiente a garantire la sicurezza del ciclista e in qualche caso può avere addirittura effetti controproducenti (si pensi ai casi di apertura improvvisa degli sportelli di auto in sosta, rispetto al ciclista che tiene correttamente la destra). E anche alcuni dispositivi di protezione individuale (come il casco), non solo non devono sostituire misure di prevenzione collettiva, ma possono rivelarsi inadeguati se il ciclista si muove come uno sprovveduto nelle insidie del traffico.

Creare attenzione è l'obiettivo della guida che il Comune di Milano ha realizzato, riaprendo meritoriamente un dialogo virtuoso interrotto ormai da troppo tempo.

Prudenza. Qualità di chi valuta con ponderazione ciò che è opportuno fare e agisce in modo da evitare rischi inutili a sé e agli altri. Essa non si confonde con la timidezza o la paura, né con la doppiezza o la dissimulazione. La prudenza è la capacità di distinguere le cose da fare da quelle da evitare (Marco Tullio Cicerone).

Eugenio Galli

Presidente Fiab Ciclobby onlus

SUGGERIMENTI GENERALI

2

Collisione N° 1

4

L'INCROCIO A DESTRA

Collisione N° 2

6

LA PORTIERA APERTA

Collisione N° 3

7

IL SEMAFORO ROSSO

Collisione N° 4

9

IL GANCIO A DESTRA (1° tipo)

Collisione N° 5

10

IL GANCIO A DESTRA (2° tipo)

Collisione N° 6

11

L'INCROCIO A SINISTRA

Collisione N° 7

12

L'IMPATTO POSTERIORE (1° tipo)

Collisione N° 8

13

L'IMPATTO POSTERIORE (2° tipo)

Collisione N° 9

14

IN BICI SUI PASSAGGI PEDONALI

Collisione N° 10

15

LO SCONTRO FRONTALE CONTROMANO

Collisione N° 11

16

LO SCONTRO NELLE ROTATORIE

APPROFONDIMENTI

17

IL CODICE DELLA STRADA

18

SUGGERIMENTI GENERALI

1) Evitare strade trafficate e possibilmente, scegliere itinerari provvisti di piste ciclabili.

Uno degli errori più frequenti che le persone commettono quando iniziano a muoversi in bicicletta è percorrere esattamente le stesse strade di quando si muovono in auto.

In generale è **meglio scegliere strade con meno auto e dove il traffico è più lento**. Studiando bene il percorso, si scopriranno molte strade secondarie, più tranquille, che permettono di raggiungere ugualmente la meta, attraversando soltanto le strade principali anziché percorrendole.

Bisogna ricordarsi inoltre che, **se ci sono piste ciclabili, i ciclisti sono OBBLIGATI ad usarle**.

Le cartine dei percorsi ciclabili di Milano sono disponibili presso l'assessorato Mobilità, Ambiente, Arredo urbano e Verde, in Via Beccaria 19.

2) Rendersi visibili. Troppo ovvio? Bene, se è così, allora perché molti ciclisti viaggiano senza fanali e catarifrangenti alla sera o di notte?

Luci e catadiottri non sono optional; sono invece elementi fondamentali e anche obbligatori per la sicurezza del ciclista e devono quindi essere sempre presenti e in condizioni di efficienza. In commercio si possono trovare luci rosse intermittenti posteriori da usare come integrazione. Meglio ancora usare fanali che funzionano con la dinamo, così non si scaricano le batterie e non si producono rifiuti pericolosi e difficili da smaltire. E' inoltre utile indossare pettorina rifrangente e abiti sgargianti, soprattutto di notte. Capi di colore arancione o giallo riflettenti fanno la differenza. Anche le fasce rifrangenti di bretelle o ferma pantaloni sono una soluzione valida e poco costosa.

3) Segnalare la propria presenza suonando il campanello

A volte ci si sente a disagio a suonare il campanello, ma è certo meglio provare imbarazzo piuttosto che essere investiti. Anche il campanello è obbligatorio, ma è bene operare una scelta accurata, preferendo modelli che siano ben udibili anche a distanza e nel caos del traffico.

4) Guardarsi alle spalle

Usare uno specchietto retrovisore. Ce ne sono di diverso tipo, da applicare al manubrio, al caschetto o agli occhiali. Anche se non si tratta di un accessorio indispensabile può essere molto utile per tenere sotto controllo il traffico anche alle spalle.

5) Rispettare le norme

Conoscere e rispettare norme e segnaletica è un modo per partecipare consapevolmente alla propria sicurezza, condizione necessaria anche se non sufficiente.

6) Essere prudenti

Prudenza e buon senso aiutano a prevenire incidenti. Evitare se possibile le strade più trafficate; pedalare come se si fosse invisibili; valutare i pericoli che stanno intorno.

7) Cercare il contatto visivo con i conducenti degli altri veicoli

Molto utile è guardare negli occhi chi guida per rendersi conto se ci ha visto o se è distratto. Nel caso, richiamare la sua attenzione è importante per tutti e due!

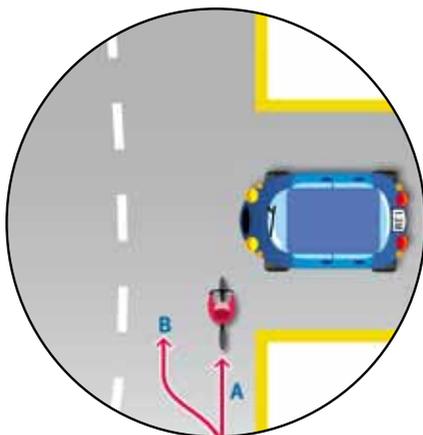
8) Segnalare con le braccia l'intenzione di svoltare a destra/sinistra o di spostarsi al centro della carreggiata

Per permettere agli altri utenti della strada di capire dove andremo in modo che possano comportarsi di conseguenza. Nella complessità della mobilità cittadina, il ciclista deve attenersi scrupolosamente al Codice della Strada come se fosse alla guida di un'auto; prima di tutto perché in caso di incidente con altri mezzi di trasporto ha spesso la peggio e inoltre perché così agevola il congestionato traffico cittadino (non andare contromano, non passare con il semaforo rosso, scendere dalla bici negli attraversamenti pedonali, non utilizzare le corsie interne delle rotatorie).

COLLISIONE N° 1

L'INCROCIO DA DESTRA

Questa è una delle situazioni più frequenti: un automobilista che esce da una strada laterale, da un parcheggio o da un passo carraio sulla destra non sempre presta attenzione a chi sopraggiunge in bicicletta.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Suonare il campanello.** È importante procurarsi un campanello e USARLO ogni volta che si vede un'auto avvicinarsi (o sostare) davanti o alla propria destra.
2. **Rallentare.** Se il ciclista non riesce a farsi notare dal guidatore (incontrandone lo sguardo, soprattutto di notte) deve rallentare tanto da poter essere in grado di fermarsi completamente, se necessario.
3. **Procurarsi fanali e abiti catarifrangenti.** Se si pedala dopo il tramonto e in condizioni di scarsa visibilità bisogna usare sempre un fanale anteriore, uno posteriore e dotare le ruote e i pedali di catarifrangenti. E' previsto anche dal Codice della Strada. Non faranno male anche giubbotto o bretelle con

strisce catarifrangenti che sono obbligatorie fuori dai centri abitati di notte e in città nelle gallerie.

4. **Consiglio pratico.** Si è soliti pedalare molto vicino al bordo del marciapiede per evitare di essere investiti alle spalle (vedi linea "A" nella figura). Quando però un automobilista sopraggiunge da una laterale destra, tende a guardare al centro della strada, non sempre in prossimità del marciapiede. Pertanto se si pedala un po' più a sinistra (come in "B"), è più probabile che l'autista veda, ma è bene ricordare che spostarsi troppo a sinistra è sempre pericoloso dato che non si riesce a controllare il traffico che viene da dietro. Conviene quindi sempre rallentare in queste situazioni, per potersi fermare nel caso in cui l'automobilista non ci abbia visto.

■ Pedalare all'estrema destra rende invisibile alle auto davanti nei punti di intersezione, pedalare più a sinistra rende vulnerabile nei confronti delle auto provenienti alle proprie spalle.

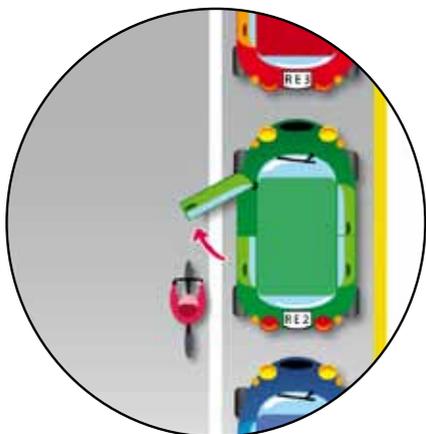
■ **Cosa scegliere?**

■ Bisogna valutare, in base al tipo di strada e al tipo di traffico e dunque in relazione alla situazione concreta, la soluzione che sembra più sicura: sulle strade a scorrimento veloce, con molte traverse, sarà meglio stare più a destra, mentre su strade a scorrimento lento, con molte traverse, sarà più prudente stare un po' più sulla sinistra.

COLLISIONE N° 2

LA PORTIERA APERTA

Un altro tipo di incidente si può verificare quando un'auto parcheggiata apre improvvisamente la portiera proprio davanti a un ciclista. Se la distanza è ridotta e i riflessi non sono pronti, l'impatto è quasi inevitabile.



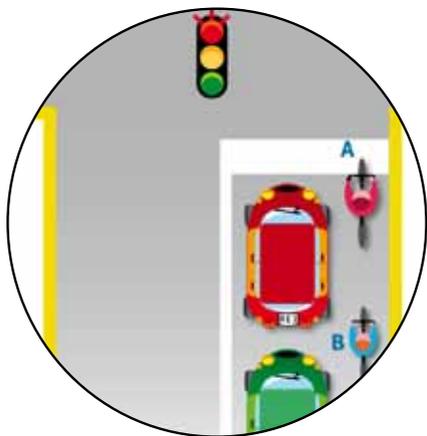
COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Tenere d'occhio le auto parcheggiate.** Per quanto è possibile, osservare gli eventuali occupanti e cercare di anticipare un'apertura improvvisa della portiera, magari suonando il campanello, è meglio usarlo una volta in più che una in meno!
2. **Consiglio pratico.** In presenza di veicoli in sosta spostarsi leggermente a sinistra in modo da avere un margine di movimento in caso di apertura improvvisa di una portiera, compatibilmente con il resto del traffico, in particolare quello che sopraggiunge alle proprie spalle.

COLLISIONE N° 3

IL SEMAFORO ROSSO

Quando ci si ferma a un semaforo rosso (o a uno stop) immediatamente a destra di un'automobile nella stessa corsia e in attesa dello stesso segnale, se l'auto deve girare a destra e il ciclista deve proseguire dritto, può presentarsi una situazione di pericolo, qualora l'automobilista non veda il ciclista. La situazione è ancora più pericolosa quando si è fermi accanto a un autobus o a un camion anche perché i mezzi pesanti hanno molti "angoli o zone cieche" (blind corner), che presentano rischi mortali, vedere nella pagine degli approfondimenti.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Fermarsi in un punto in cui si è ben visibili.** È bene fermarsi davanti e a destra dell'auto (vedi punto "A" nella figura) e non di fianco, in modo da essere ben visibili e non farsi tagliare la strada, al verde è bene liberare rapidamente l'incrocio; oppure, se non ci si trova in prossimità del semaforo ma fra due auto incolonnate, è bene fermarsi davanti alla seconda auto per permettere a quest'ultima di vederci chiaramente (punto "B"). In questo caso, al verde, è bene non superare da destra il veicolo che precede perché potrebbe svoltare improvvisamente a destra e tagliare la strada.

2. Non confidare che tutti gli automobilisti utilizzino sempre e in modo corretto gli indicatori di direzione. Quello della freccia (art.154, comma 1 Cds) spesso non rispettato. Soprattutto agli incroci è fondamentale essere sempre vigile e comportarsi come se l'auto di fianco possa svoltare all'improvviso senza segnalarlo.

3. Attenzione nel superare veicoli fermi in prossimità di un semaforo. La portiera destra potrebbe essere aperta improvvisamente per la discesa del passeggero o l'auto potrebbe inaspettatamente affiancarsi al margine destro della carreggiata o entrare in un parcheggio.

COLLISIONE N° 4

IL GANCIO A DESTRA (1° TIPO)

Quando un'auto supera un ciclista in prossimità di un incrocio, potrebbe dover svoltare a destra, tagliando la strada al ciclista, una manovra che si verifica spesso nelle rotonde da parte dei veicoli in uscita. Questo tipo di incidente è molto difficile da evitare perché non ci si rende conto di cosa sta accadendo fino all'ultimo momento.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Manovra di emergenza.** Compatibilmente con il tipo di traffico sulla strada, è bene che il ciclista si sposti un poco verso sinistra: in questo modo sarà più facile per le auto vederlo.
2. **Gettare uno sguardo dietro di sé o guardare lo specchietto retrovisore.** Guardando dietro prima di arrivare all'intersezione si riesce a capire se l'auto che sta sopraggiungendo ha intenzione di superare. In ogni caso è sempre bene rallentare, in modo da potersi fermare in caso di improvvisa svolta a destra dell'automobilista che ci ha superato. È molto utile montare uno specchietto retrovisore sul manubrio della propria bici.
3. **Consiglio pratico:** all'interno delle piazze a circolazione rotatoria, all'avvicinarsi degli assi stradali in uscita, tenere il braccio sinistro teso verso l'interno della rotonda per segnalare che la direzione prosegue dentro la piazza.

COLLISIONE N° 5

IL GANCIO A DESTRA (2° TIPO)

Quando un'auto o un'altra bici procedono lentamente, il ciclista può avere la tentazione di superarla a destra, ma può succedere che durante il sorpasso il veicolo svolti a destra in una laterale, un parcheggio, un passo carraio e vada addosso al ciclista.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Mai superare a destra.** Questo tipo di collisione è molto facile da evitare: semplicemente non bisogna superare alcun veicolo a destra.
2. **Pedalare dietro.** Quando si è in corsa e il veicolo che ci precede si muove lentamente è necessario pedalarlo dietro, non alla sua destra (cioè non nella sua "zona cieca"). È inoltre fondamentale tenere una distanza di sicurezza dal veicolo che ci precede sufficiente a garantirci la possibilità di frenare in tempo. Ricordare che si sorpassa solo a sinistra e una volta verificate le condizioni di sicurezza! E' anche possibile segnalare la propria manovra di sorpasso con il campanello.
3. **Guardarsi alle spalle** prima di svoltare a destra per evitare di entrare nella traiettoria di chi, imprudentemente, supera da destra.

COLLISIONE N° 6

L'INCROCIO A SINISTRA

Un'auto proveniente dalla direzione opposta, nella manovra di svolta a sinistra potrebbe investire il ciclista qualora non notasse la sua presenza.



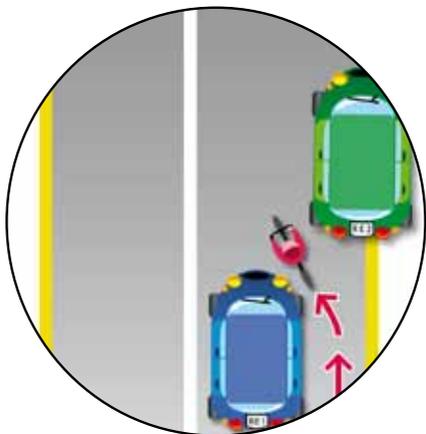
COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Rendersi visibile.** In condizioni di scarsa visibilità accendere il fanale anteriore e posteriore. Indossare abiti dai colori sgargianti e rifrangenti.
2. **Rallentare.** Cercare il contatto visivo con il guidatore del mezzo e se non ci si riesce, rallentare in modo da essere in grado di fermarsi, se necessario.
3. **Non superare a destra.**

COLLISIONE N° 7

L'IMPATTO POSTERIORE (1° TIPO)

Per evitare un'auto parcheggiata o un altro ostacolo sulla strada, al ciclista può succedere di sbandare leggermente a sinistra, rischiando così di essere urtato da un'auto che sopraggiunge alle sue spalle.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Non spostarsi mai a sinistra senza aver controllato di poterlo fare in sicurezza.**

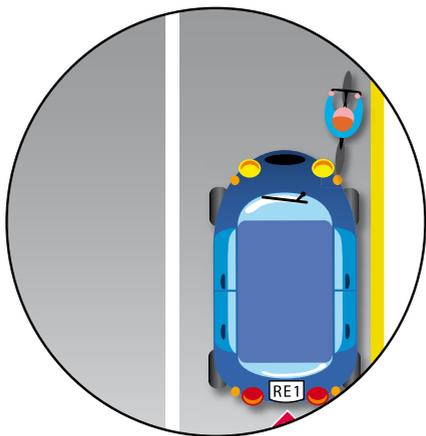
Alcuni automobilisti superano i ciclisti sfiorandoli appena, pertanto spostandosi anche solo di poco a sinistra ci si può mettere nella traiettoria di un'auto. E' sempre meglio avere l'abitudine a una guida rettilinea. Piuttosto è meglio fermarsi e controllare chi sopraggiunge o verificare se c'è un passaggio alternativo.

2. **Usare uno specchietto retrovisore.**

COLLISIONE N° 8

L'IMPATTO POSTERIORE (2° TIPO)

Questo tipo di incidente è molto temuto dai ciclisti, ma non è molto comune tranne che nei casi di guida notturna o su strade a lunga percorrenza fuori città. In ogni caso è una delle collisioni più difficili da evitare, poiché generalmente quando si pedala non si guarda dietro.



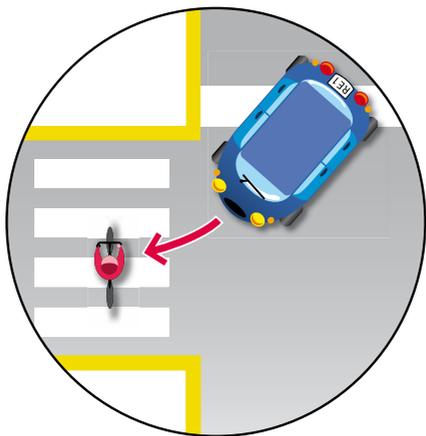
COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Pedalare su piste ciclabili.**
2. **Rendersi visibili.** Se si pedala al buio, bisogna assolutamente dotare la bicicletta di un fanale rosso posteriore, di catarifrangenti ai pedali e possibilmente vestire le fasce rifrangenti reperibili anche nei negozi che vendono articoli per la sicurezza sul lavoro.
3. **Quando è possibile scegliere strade ampie.** Per gli spostamenti, cercare di scegliere strade provviste di una corsia esterna sufficientemente ampia da garantire una distanza di sicurezza dalle auto.
4. **Quando è possibile scegliere strade con traffico lento.** Più il traffico è a scorrimento lento, più gli automobilisti hanno il tempo di vedere i ciclisti. Per questo è preferibile usare strade secondarie o residenziali.

COLLISIONE N° 9

IN BICI SUI PASSAGGI PEDONALI

Gli automobilisti non si aspettano di trovare biciclette sugli attraversamenti riservati ai pedoni, pertanto, quando si attraversano le strisce pedonali fra due marciapiedi prestare attenzione alle auto che svoltano.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

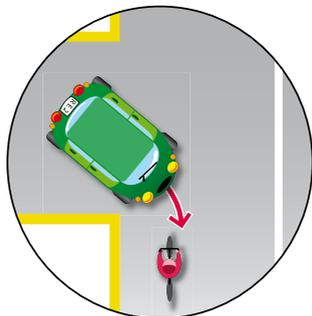
1. **Ricordarsi che la bici è un veicolo.** È bene rimanere sulla strada, usando le normali regole della circolazione veicolare. Se si preferisce usare comunque l'attraversamento pedonale (magari per attraversare una strada particolarmente trafficata), bisogna scendere dalla bicicletta e condurla a mano. I ciclisti possono rimanere in sella alla propria bici quando ci sono gli attraversamenti ciclabili, cioè i cosiddetti "quadrotti" di 50 x 50 cm.

2. **Non pedalare sui marciapiedi non adibiti anche a pista ciclabile.** Anche se possono sembrare più sicuri rispetto alla strada, non si deve salire sui marciapiedi con la bici: la presenza di pedoni, passi carrai e attraversamenti può creare situazioni di rischio.

COLLISIONE N° 10

LO SCANTRO FRONTALE CONTROMANO

Pedalando contromano sul lato sinistro della strada si corrono molti rischi: un'automobilista che svolta a destra da una strada laterale, da un passo carraio o da un parcheggio controlla di solito solo il traffico proveniente dalla sua sinistra e può non vedere chi proviene da destra. Inoltre chi percorre la strada nella direzione consentita, non si aspetta di vedere marciare in senso contrario una bici e potrebbe avere tempi di reazione più lenti. Inoltre in questo caso l'urto è anche più violento perché le velocità si sommano.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

1. **Guidare nella stessa direzione del traffico, cioè, non pedalare contromano.** Pedalare contromano potrebbe sembrare una buona idea perché si riescono a vedere le auto che sorpassano, ma non lo è.

- **pedalare contro mano** è espressamente **vietato dal Codice della Strada** e si può essere multati per questo;
- **le auto** che seguono la direzione di marcia o che si immettono nel traffico da strade laterali o parcheggi e attraversano la strada (di fronte e a sinistra) **non si aspettano traffico proveniente dalla direzione sbagliata;**
- le auto si avvicineranno a una velocità più elevata. Se un ciclista procede a 15 km all'ora, un'auto che sorpassa da dietro a 50 km/h, si avvicina alla velocità di 35 km/h (50-15), **ma se si procede nel senso opposto le velocità si sommano** (50+15). Poiché l'auto si avvicina ad una velocità superiore, sia ciclista che automobilista avranno quindi molto meno tempo per reagire, e in caso di collisione, le conseguenze saranno peggiori.

COLLISIONE N° 11

LO SCANTRO NELLE ROTATORIE

Il pericolo nasce quando all'interno di una rotatoria auto e bici non devono prendere la stessa uscita: se la bici deve continuare a percorrere la rotonda e l'auto deve invece uscire, il ciclista corre il rischio di vedersi tagliare la strada.



COME EVITARE QUESTA COLLISIONE

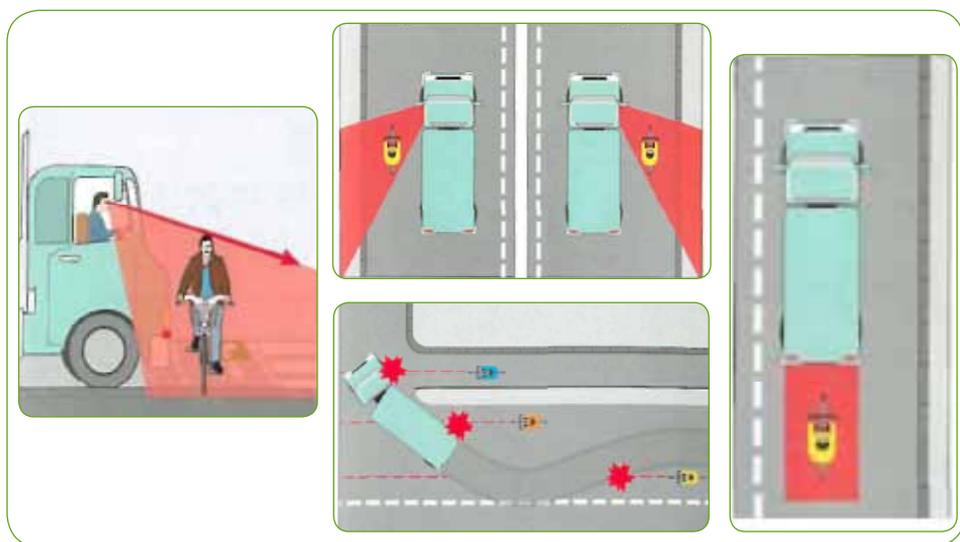
1. **Usare gli attraversamenti ciclabili (dove esistenti).** Sugli attraversamenti ciclabili e ciclopedonali "quadrotti" i ciclisti hanno la precedenza. Bisogna comunque fare molta attenzione, dato che non tutti rispettano quest'obbligo.
2. **Lasciare passare l'auto sulla propria sinistra,** controllare il traffico che si ha alle spalle e spostarsi leggermente a sinistra in modo da impedire all'auto che si ha dietro di sorpassare.
3. **Immettersi nella rotonda** segnalando chiaramente con il braccio la direzione che si vuol prendere, spostarsi sulla destra per rendersi visibili.

APPROFONDIMENTI

L'angolo cieco, una trappola da evitare

L'angolo cieco (o angolo morto, detto anche blind corner) è uno spazio situato attorno a un veicolo, che non risulta visibile dal posto di guida. Esistono molti punti ciechi: davanti, sui fianchi, dietro e sopra il veicolo. In questi spazi di non visibilità il conducente non può vedere gli altri utenti della strada e ciò ha come effetto di aumentare considerevolmente il rischio di incidente.

Prevedere gli "angoli ciechi" è un primo passo per evitare incidenti, anche mortali.



LE 5 REGOLE FONDAMENTALI

1. **Mantieni il contatto visivo:** se puoi vedere gli occhi del conducente nel suo retrovisore, anche lui può vedere te.
2. **Non sostare mai sotto** i retrovisori del veicolo pesante o in loro corrispondenza.
3. **Non oltrepassare mai** un veicolo pesante a destra.
4. **Non cercare di superare** un camion in manovra, né da destra né da sinistra, specialmente in prossimità di un incrocio.
5. **Renditi ben visibile** alla sera e quando fa scuro: luce bianca davanti, rossa dietro e dispositivi catarifrangenti.

IL CODICE DELLA STRADA

Le disposizioni del Codice della strada relative al veicolo bicicletta, al comportamento sulle strada e alla circolazione.

Comportamenti

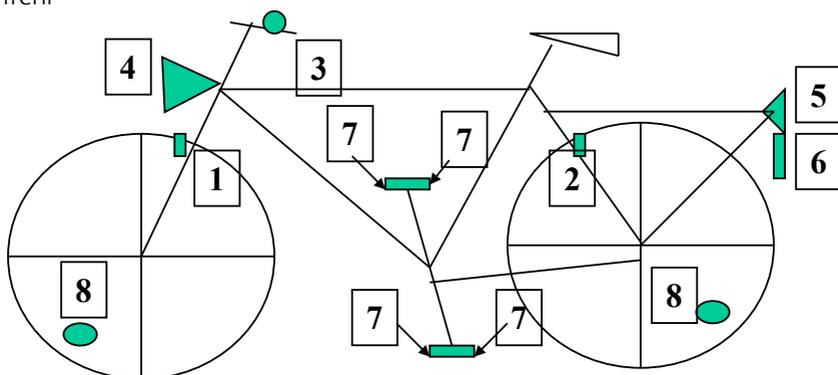
- posizione (art. 143CdS)
- velocità (art. 141 CdS)
- precedenza (art. 145 CdS)
- cambiamento di direzione (art. 154 CdS)
- verso i pedoni (art. 191 CdS)
- guida sotto l'influenza dell'alcool (art. 186 CdS)
- guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti (art. 187 CdS)

Circolazione sulle strade (art. 182 Cds)

- affiancamento
- conduzione a mano
- giubbotti/bretelle rinfrangenti (art. 182 Cds)

Veicolo (requisiti bicicletta: art. 68 CdS)

- luci
- campanello
- freni



Massimo ingombro: larghezza: 1,30 m - lunghezza: 3 m - Altezza: 2,20 m

1e2: Due freni indipendenti, uno per ogni asse, agenti sulle ruote, con comando a mano o pedale

3: Campanello per segnalazione acustica (il suono deve poter essere percepito a 30 m)

4: Luce anteriore, bianca o gialla, con altezza da terra tra 30 e 100 cm. L'asse ottico deve incontrare terra a non più di 20 m

5: Luce rossa posteriore, a non più di 100 cm da terra

6: Catadiottero posteriore a luce riflessa rossa, a non più di 90 cm da terra

7: Dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla, sui due fianchetti di ogni pedale

8: Dispositivi catadiottrici laterali a luce riflessa gialla, sui due lati di ogni ruota

Note:

a) i dispositivi ottici di segnalazione (luce anteriore e posteriore) devono essere presenti sul veicolo e essere accesi da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima del sorgere del sole. Inoltre devono essere presenti e accesi anche nei centri abitati: nelle gallerie, con pioggia, nebbia, neve o scarsa visibilità;

b) l'art. 224 del DPR 16/12/92 nr. 495, specifica le caratteristiche tecniche cui devono soddisfare i dispositivi di segnalazione ottica;

c) sono consentiti i rimorchi per velocipedi purché la lunghezza del velocipede, compreso il rimorchio, non superi 3 m di lunghezza. La larghezza massima totale del rimorchio non deve essere superiore a 75 cm e l'altezza massima, compreso il carico, non deve essere superiore a 1 m. La massa trasportabile non deve essere superiore a 50 kg. Per la circolazione notturna il rimorchio deve essere equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore (luce rossa) e laterale (catadiottri);

d) sono considerati velocipedi anche le biciclette a pedalata assistita, dotate di motore ausiliario elettrico con potenza massima di 0,25 kw la cui alimentazione viene interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare. Se questi parametri vengono superati il veicolo è da considerarsi ciclomotore e pertanto per poter circolare in pubblica via necessita di immatricolazione, targa, certificato di circolazione e copertura assicurativa r.c.

LE SANZIONI

Sanzioni amministrative pecuniarie - Elenco delle più comuni violazioni del Codice della strada commesse dai ciclisti e conseguente ammontare delle sanzioni (Tariffe in vigore al 01.02.2012).

| Inadeguatezza del mezzo | Importo sanzione (€)* | Importo massimo(€) | Rif. art. Cds |
|---|-----------------------|--------------------|---------------|
| Circolare con la bicicletta priva di impianto di illuminazione [negli orari e nei casi previsti dal CdS – vedasi punto a) delle note] | 24,00 | 94,00 | 68 |
| Circolare con la bicicletta senza pneumatici | 24,00 | 94,00 | 68 |
| Circolare con la bicicletta priva dei catari-frangenti previsti | 24,00 | 94,00 | 68 |
| Circolare con la bicicletta priva di avvisatore acustico | 24,00 | 94,00 | 68 |
| Circolare con la bicicletta i cui freni non esercitano una sufficiente azione frenante | 24,00 | 94,00 | 68 |

*Pagamento in misura ridotta (entro 60 giorni)

| Mancato rispetto delle norme di circolazione | Importo sanzione (€)* | Importo massimo(€) | Rif. art. Cds |
|--|-----------------------|--------------------|---------------|
| Non avere rispettato la distanza di sicurezza | 39,00 | 159,00 | 149 |
| Farsi trainare da un altro veicolo | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Trainare un altro veicolo [tranne nell'ipotesi prevista dal punto c) delle note] | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Condurre animali | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Percorrere in bicicletta strade vietate all'accesso dei cicli [autostrade e strade extraurbane principali] | 39,00 | 159,00 | 175 |

| | | | |
|---|--------|--------|-----|
| Percorrere in bicicletta strade vietate all'accesso dei cicli [strade extraurbane secondarie] | 80,00 | 318,00 | 6 |
| Percorrere in bicicletta strade vietate all'accesso dei cicli [strade urbane] | 39,00 | 159,00 | 7 |
| Non avere acceso i fari nelle circostanze previste | 39,00 | 159,00 | 152 |
| Non aver segnalato la svolta con il braccio | 39,00 | 159,00 | 154 |
| Pedalare senza appoggiare le mani sul manubrio | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Non avere dato la precedenza ai pedoni che si accingono o che hanno già cominciato l'attraversamento della strada | 154,00 | 613,00 | 191 |
| Procedere affiancati in numero superiore a due o in gruppo nei centri abitati [fuori dai centri abitati procedere su unica fila, salvo che un ciclista sia minore di 10 anni e proceda sulla destra dell'altro] | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Procedere a velocità elevata rispetto alle circostanze | 39,00 | 159,00 | 141 |
| Procedere a zigzag tra le auto incolonnate | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Pedalare con cuffie sonore | 152,00 | 608,00 | 173 |
| Pedalare conversando al telefonino | 152,00 | 608,00 | 173 |
| Trasportare un passeggero adulto | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Trasportare un bambino non correttamente assicurato | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Sorpassare sulla destra | 76,00 | 306,00 | 148 |

| | | | |
|--|------------------------------|---------------------------|----------------------|
| Procedere al centro della carreggiata anziché mantenersi sul margine destro | 39,00 | 159,00 | 143 |
| Circolare sulla sede stradale in luogo della pista ciclabile parallela | 24,00 | 94,00 | 182 |
| Circolare sui marciapiedi e in aree riservate ai pedoni | 39,00 | 159,00 | 143 |
| Stare nella scia di un veicolo a motore (velocità pericolosa) | 39,00 | 159,00 | 141 |
| Tagliare le curve invadendo la corsia opposta | 302,00 | 1.207,00 | 143 |
| Non avere ridotto la velocità e non avere rispettato le norme di prudenza in prossimità di attraversamenti pedonali e aree a circolazione promiscua con pedoni | 39,00 | 159,00 | 141 |
| Non indossare giubbotto o bretelle rifrangenti fuori dai centri abitati da ½ ora dopo il tramonto a ½ ora prima del sorgere del sole e di giorno nelle gallerie anche nei centri abitati | 23,00 | 92,00 | 182 |
| Altre infrazioni | Importo sanzione (€)* | Importo massimo(€) | Rif. art. Cds |
| Non avere osservato un ordine di arresto da parte delle forze di polizia [segnali manuali degli agenti del traffico] | 154,00 | 613,00 | 146 |
| Non avere rispettato le indicazioni fornite dalle forze di polizia [segnali manuali degli agenti del traffico] | 39,00 | 159,00 | 146 |
| Guidare in stato di ebbrezza | | | 186 |
| Conducente > 21 anni alcolemia > 0,5 = 0,8 | 500,00 | 2.000,00 | |

| | | |
|--|----------|----------|
| Se si provoca incidente - alcoolemia > 0,8 = 1,5 (arresto fino a 6 mesi e ammenda da 800,00 a 3200,00 - pene raddoppiate se si provoca incidente e aumentate da 1/3 a 1/2 se il reato è commesso dalle ore 22:00 alle ore 07:00) | 1.000,00 | 4.000,00 |
|--|----------|----------|

Alcoolemia > 1,5 (arresto da 6 mesi ad 1 anno e ammenda da 1500,00 a 6000,00 - pene raddoppiate se si provoca incidente e aumentate da 1/3 a 1/2 se il reato è commesso dalle ore 22:00 alle ore 07:00)

Guidare in stato di ebbrezza

186 bis

| | | |
|---|--------|--------|
| Conducente < 21 anni - alcoolemia > 0,0 = 0,5 | 155,00 | 624,00 |
|---|--------|--------|

| | | |
|-------------------------|--------|----------|
| se si provoca incidente | 310,00 | 1.248,00 |
|-------------------------|--------|----------|

| | | |
|------------------------|--------|----------|
| alcoolemia > 0,5 = 0,8 | 666,67 | 2.666,67 |
|------------------------|--------|----------|

| | | |
|--|----------|----------|
| se si provoca incidente - alcoolemia > 0,8 = 1,5 (pene di cui all'art. 186 aumentata da 1/3 a 1/2). Alcoolemia > 1,5 (pene di cui all'art. 186 aumentata da 1/3 a 1/2) | 1.333,34 | 5.333,34 |
|--|----------|----------|

Guidare sotto l'effetto di stupefacenti

187

Conducente > 21 anni (arresto da 6 mesi ad 1 anno e ammenda da 1.500,00 a 6.000,00 - pene raddoppiate se si provoca incidente e ulteriormente aumentate da 1/3 a 1/2 se il reato è commesso dalle ore 22:00 alle ore 07:00)

Conducente < 21 anni (pene previste per conducente > 21 anni aumentate da 1/3 a 1/2)

| | | | |
|--|--------|--------|-----|
| Gareggiare in velocità lungo le strade | 159,00 | 639,00 | 141 |
| Parcheggiare in un luogo di pubblico passaggio ostruendo la circolazione di pedoni | 39,00 | 159,00 | 158 |
| Danneggiare la segnaletica stradale | 39,00 | 159,00 | 15 |
| Abbandonare lungo la strada materiale di qualsiasi genere | 24,00 | 94,00 | 15 |
| Organizzare competizioni ciclistiche non autorizzate | 159,00 | 639,00 | 9 |
| Affidare il seguito delle gare ciclistiche a personale non autorizzato | 80,00 | 318,00 | 9 |

| Mancato rispetto della segnaletica | Importo sanzione (€)* | Importo massimo(€) | Rif. art. Cds |
|---|-----------------------|--------------------|---------------|
| Non avere rispettato i segnali stradali | 39,00 | 159,00 | 146 |
| Transitare con il semaforo rosso | 154,00 | 613,00 | 146 |
| Circolare contromano | 154,00 | 613,00 | 143 |
| Non avere rispettato il diritto di precedenza | 154,00 | 613,00 | 145 |
| Non avere dato la precedenza a un pedone sulle strisce pedonali | 154,00 | 613,00 | 191 |
| Oltrepassare un passaggio a livello con le barriere o le semibarriere abbassate o con i segnali luminosi di arresto in funzione | 80,00 | 318,00 | 147 |

*Pagamento in misura ridotta (entro 60 giorni)

Assessorato Mobilità, Ambiente, Arredo Urbano e Verde

Comune di Milano

Via Beccaria 19 - Milano

Segreteria.assessore@comune.milano.it

02.884.53300

È possibile fotocopiare e distribuire liberamente questo lavoro.

La guida è un libero adattamento, a cura del Comune di Milano, con la collaborazione dell'associazione Fiab Ciclobby, del materiale contenuto nel sito internet <http://www.bicyclesafe.com>, il cui autore originale è Michael Bluejay.

Si ringrazia il Comune di Reggio Emilia che ha permesso di riutilizzare l'edizione in italiano dal titolo "Consigli per la sicurezza di chi va in bicicletta" e le relative immagini.

Ampi spunti sono tratti anche dal libro di Carlo Favot, In bicicletta con il Codice – Il codice della strada a uso dei ciclisti, Ediciclo.

Ulteriori indicazioni sulla pubblicazione 2-Roues: Attention aux angles morts des camions: consigli e buone pratiche a cura del Comune di Parigi.