

ARPAT

Agenzia Regionale Protezione Ambientale della Toscana



Sicurezza in bicicletta

Mobilità sostenibile

Sommario

Premessa	3
La (in)sicurezza stradale	5
Specificità della situazione italiana.	5
Considerazioni conclusive	9
Undici modi per non farsi investire	10
Collisione n. 1 L'incrocio da destra	11
Collisione n. 2 La portiera aperta	13
Collisione n. 3 Semaforo rosso	14
Collisione n. 4 Il gancio a destra	15
Collisione n. 5 Il gancio a destra, seconda parte	16
Collisione n. 6 L'incrocio a sinistra	17
Collisione n. 7 Impatto posteriore	18
Collisione n. 8 Impatto posteriore, seconda parte	19
Collisione n. 9 In bici sui passaggi pedonali	20
Collisione n. 10 Scontro frontale contromano	21
Collisione n. 11 Scontro nelle rotonde	22
Suggerimenti generali	23
La bicicletta	24
La strada	25
Regolamenti di comportamento	25
Ultime nozioni	26
La bici e l'uso del casco	27
La bici e la salute	27

Premessa

La mobilità sostenibile

I grandi valori di riferimento della mobilità sostenibile sono:

- *Il diritto a muoversi tutti, anche bambini ed anziani secondo necessità,*
- *Il diritto alla salute preservandola da inquinamento, incidenti, stress, solitudine,*
- *Il diritto delle future generazioni ad un mondo che abbia almeno le stesse risorse naturali, le stesse qualità ambientali e caratteristiche di biodiversità uguali a quelle che abbiamo ricevuto noi.*

I grandi obiettivi da raggiungere:

- *Mobilità - accessibilità per le persone ovunque, in particolare dei centri storici, autonomia per bambini ed anziani,*
- *Riduzione degli incidenti e dell'inquinamento!*
- *Creazione di città più ricche di qualità urbana, di spazi verdi ed accoglienti, più salubri (con meno smog, meno rumore, meno frenesia), più cortesi (ove ci sia rispetto, attenzione, e relazioni tra le persone)*

La bicicletta , per la mobilità sostenibile

Il Codice della strada, **all'art. 1 comma 1**, stabilisce: “Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico”. Di conseguenza lo spostamento su bicicletta deve essere privilegiato rispetto ad altre modalità di spostamento, non orientate al contenimento dei consumi energetici, alla tutela dell'ambiente e della salute, alla rapidità degli spostamenti nei percorsi cittadini.

La bicicletta è, infatti, un **mezzo di trasporto** agile, che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo e risulta quindi **compatibile** con l'ambiente. Un mezzo dalle grandi potenzialità, che si rivela particolarmente **economico**, sia in termini di risparmio, sia d'efficienza energetica. Sulle brevi e medie distanze, fino ai 6-7 km. (la maggioranza di quelle relative agli spostamenti quotidiani individuali), la bici è **competitiva** rispetto ai mezzi motorizzati.

Essa è inoltre un mezzo facilmente **integrabile** con i mezzi di trasporto pubblici e privati, che permettono di moltiplicare le possibilità di spostamento della bici anche sulle distanze maggiori.

L'uso quotidiano della bicicletta migliora significativamente la salute di chi la utilizza (in particolare riduce il rischio di malattie cardiache), consente di respirare meno inquinanti (un automobilista inala più ossido di carbonio, ossido d'azoto e benzene di un ciclista), e la sua diffusione, se adeguatamente sostenuta, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e all'incidentalità. In un'ottica complessiva, la bicicletta permette anche il ridimensionamento della dipendenza dalle fonti non rinnovabili.

Anche il Dipendente pubblico, come il cittadino deve poter scegliere di volta in volta tra andare a piedi, in bicicletta, in autobus o in auto secondo gli spostamenti che deve fare. Poter scegliere significa che tutte queste modalità devono essere sufficientemente confortevoli, sicure e convenienti, privilegiando quelle più appropriate dal punto di vista della sostenibilità. L'esercizio dell'opzione da parte del cittadino, d'altra parte, presuppone che tutti prendano coscienza e assumano comportamenti virtuosi. Il percorso culturale deve essere analogo a quello intrapreso per la raccolta differenziata, un comportamento ormai automatico per molte persone; similmente si deve acquisire in forma automatica la scelta del modo adatto per ogni spostamento, a piedi per gli spostamenti brevi, in bici nel quartiere o verso il centro città, altri mezzi per gli spostamenti più lunghi

Per contro, nonostante praticamente nessuno contesti tali dati "oggettivi" e sia unanime la percezione che le nostre città sono malate di traffico e che la qualità della vita è peggiorata a causa dei problemi legati agli spostamenti, l'uso della bicicletta continua a non essere incentivato, se non addirittura ostacolato. Occorrono dunque azioni coerenti e condivise per rimuovere gli ostacoli e i limiti al suo più ampio sviluppo. In particolare, tra tutte le cause che ne limitano l'utilizzo, la scarsa sicurezza del tragitto costituisce molto frequentemente il principale limite allo sviluppo dell'uso della bicicletta.

La (in)sicurezza stradale

Esiste una correlazione diretta tra il livello di diffusione e il livello di sicurezza:

- a) si usa di più la bicicletta laddove le infrastrutture e la regolamentazione del traffico assicurano elevati livelli di sicurezza a questa modalità di spostamento;
- b) nei Paesi dove un'ampia quota di popolazione usa la bicicletta per gli spostamenti abituali, i responsabili della sicurezza stradale dedicano maggiore attenzione alla sicurezza dei ciclisti.

E' interessante notare che i Paesi che registrano le maggiori quote di spostamenti su bicicletta (Olanda, Danimarca, Germania) sono anche quelli dove, tendenzialmente, si determinano più elevati livelli di sicurezza e per i ciclisti.

Specificità della situazione italiana

Per affrontare il problema della sicurezza in bicicletta occorre prima inquadrare il contesto generale. Così rilevante è il problema della **sicurezza stradale** che la **Comunità Europea** ne ha fatto oggetto di raccomandazioni, imponendo agli Stati membri di dimezzare il numero di vittime e incidenti (dati 2000) entro il 2010. A tal proposito In Italia è stato istituito dalla L. 144/99 il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Per dare un'idea dei costi indotti dalla mancanza di sicurezza stradale, ricorderemo che l'onere sociale stimato - derivante dai 5.500 morti e 300.000 feriti annui - ammonta ad oltre 30 miliardi di euro l'anno pari a 500 €/anno per ogni italiano. Risulta pertanto evidente che qualsiasi investimento in sicurezza stradale viene immediatamente ripagato dai minori costi sostenuti dalla collettività.

La Figura 1 è lo specchio (i dati 2008 e 2009 sono stati messi in bilancio dalla finanziaria 2007).

¹ (cfr. Libro bianco *"La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"*, commissione delle Comunità Europee, settembre 2001).

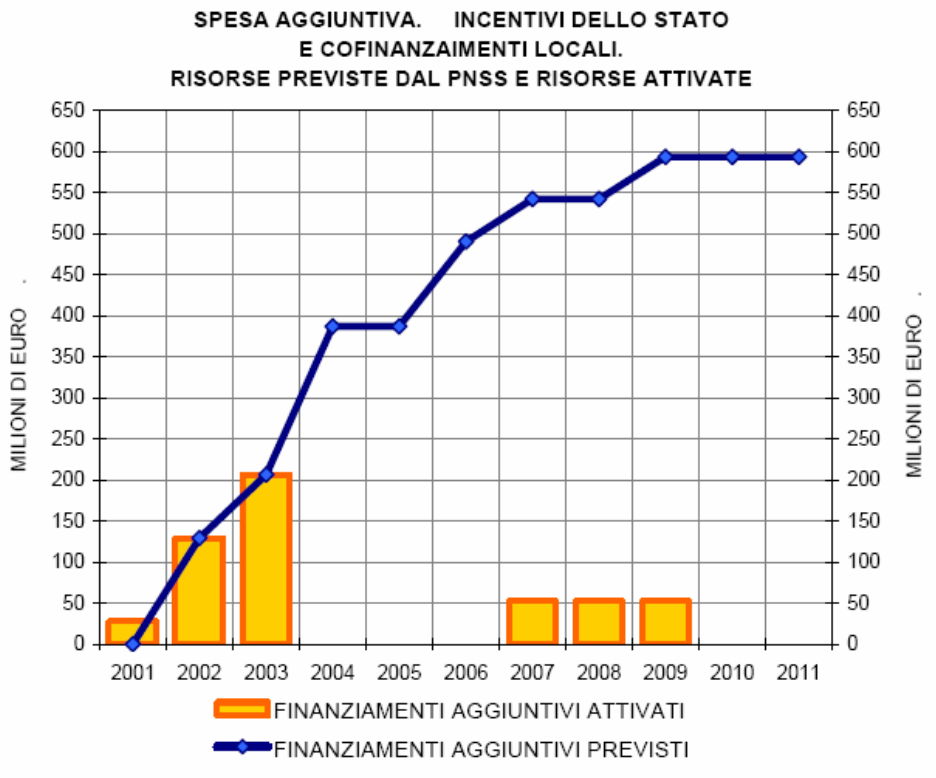
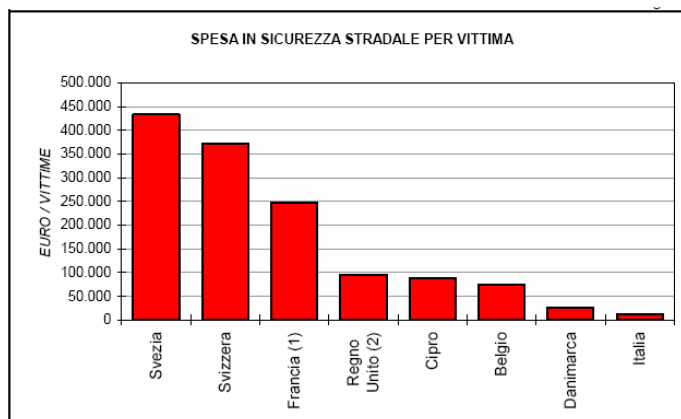
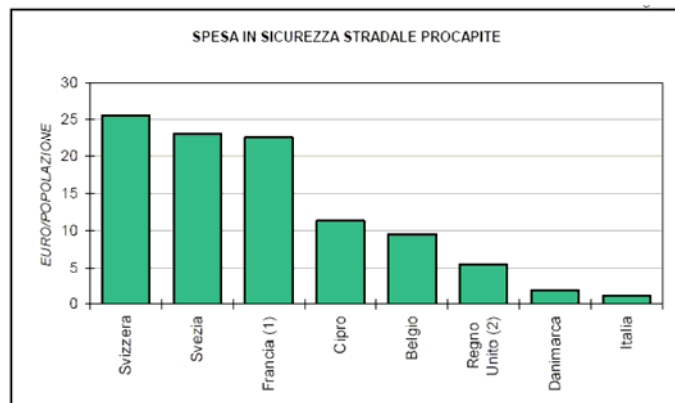


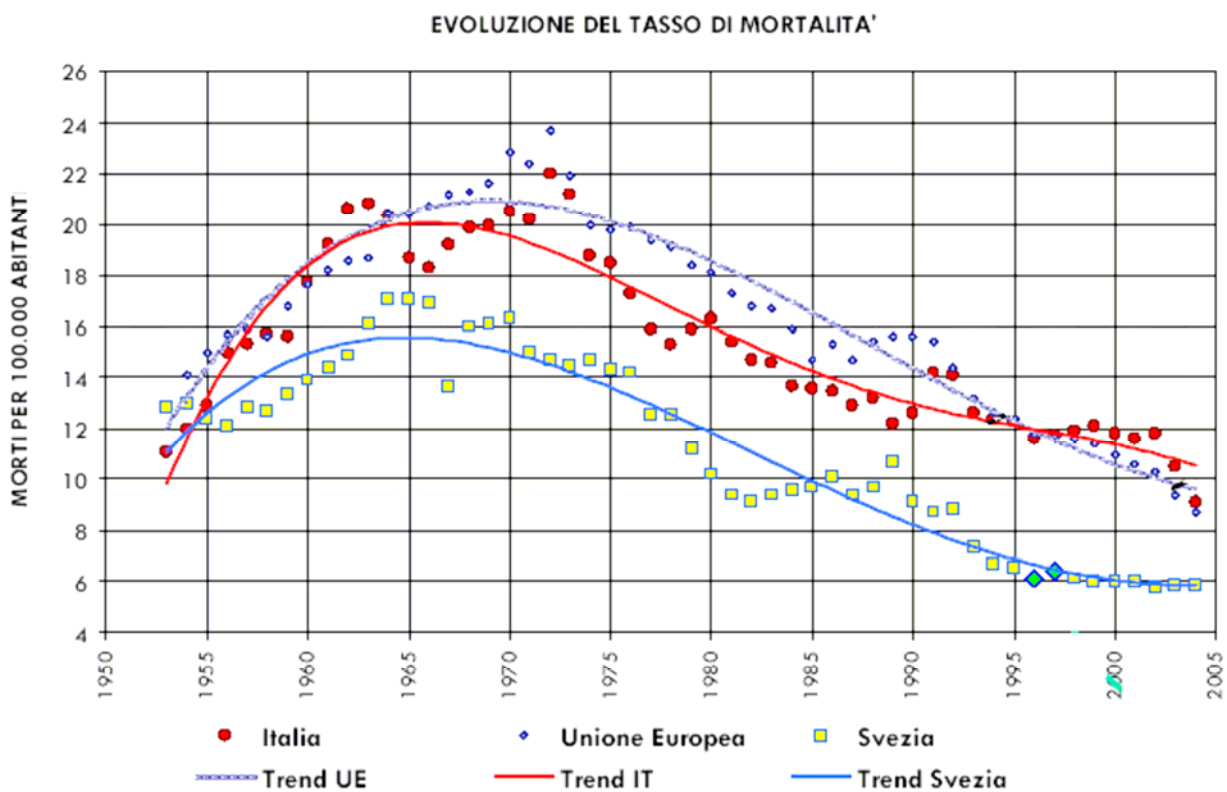
Figura 1 – Finanziamenti previsti dal PNSS ed effettivamente stanziati dalle finanziarie

Dunque l'Italia dedica al miglioramento della sicurezza stradale circa un euro pro-capite, contro i 25-30 degli altri paesi. Vedi Figura 2.



Per inciso se ai costi della in-sicurezza stradale si aggiungessero i costi sociali indotti dell'inquinamento atmosferico, rumore e gas serra il costo complessivo annuo del traffico automobilistico a carico della collettività ammonterebbe a 30 + 90 miliardi di euro/anno – dati *Amici della Terra* 1999. Ciò significa che per ognuna delle 30 milioni di auto circolanti, la collettività effettua un finanziamento occulto di circa € 4000/anno. Oltre alla penuria dei finanziamenti, i principali problemi che impediscono attualmente all'Italia di rispettare i dettami comunitari sono i seguenti:

- a. I tassi di mortalità e ferimento italiani sono più alti della media europea e il doppio di quelli dei paesi "virtuosi" (NL, S, N, UK, CH);
- b. Il processo di miglioramento non riesce a tenere il passo con quello degli altri paesi (il divario tende ad aumentare, vedi Figura 3).

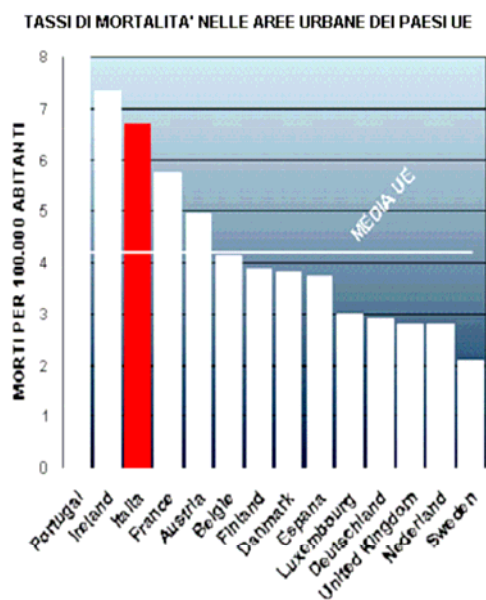


² Fonte Libro Bianco 2007 Consulta Nazionale Sicurezza Stradale

c. La patente a punti ha portato una riduzione dell'incidentalità di circa il 20%, ma ha esaurito l'effetto propulsivo (l'incidentalità ha ripreso a crescere)

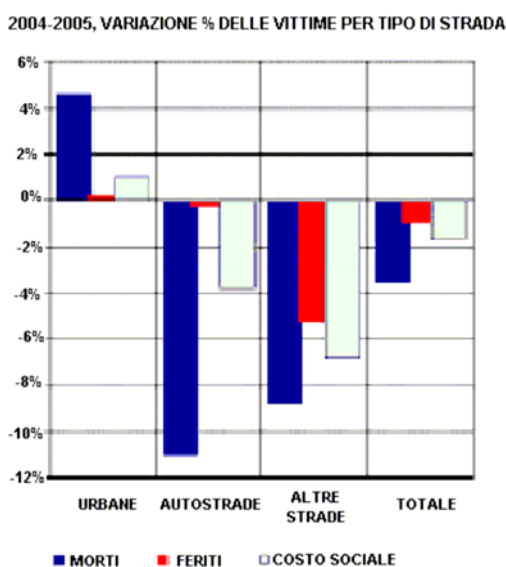
d. Ci sono alcune componenti della mobilità più critiche di altre e tra queste spicca l'estrema criticità delle aree urbane che presentano una rilevanza percentuale decisamente superiore a quella degli altri paesi UE (vedi Figura 4) ed una tendenza dell'incidentalità a crescere piuttosto che a diminuire (Vedi Figura 5)

Figura 4 – Confronto tassi mortalità urbani con altri paesi UE



il dato della Grecia non è disponibile

Figura 5 – variazione % 2004-2005, delle vittime per tipo di strada



In particolare il 45% dei morti ed oltre il 70% dei feriti avviene su strade urbane, fonte ACIISTAT (Figura 6).

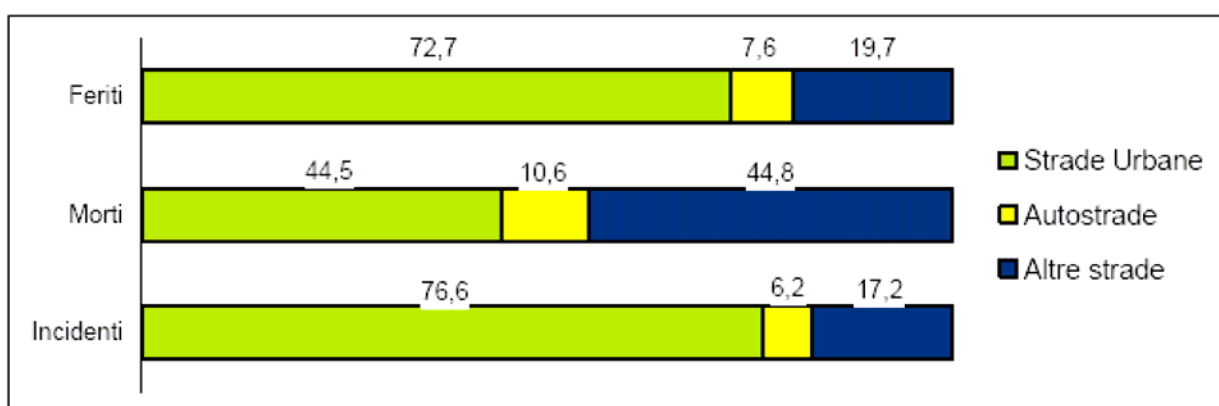


Figura 6 – Incidentalità secondo l'ambito stradale – anno 2005 (%)



Considerazioni conclusive

Non si può parlare di sicurezza dei ciclisti senza parlare di sicurezza stradale nel complesso e non si può affrontare il tema della sicurezza stradale senza intervenire significativamente sull'organizzazione della mobilità e quindi sulla mobilità sostenibile.

I ciclisti non sono degli utenti qualsiasi del territorio.

La loro assenza o presenza è un vero e proprio **indicatore dello stato di salute dell'intero sistema viario e della società in generale**. Il ciclista è e deve essere considerato un importante indicatore di qualità ambientale e sociale.

Undici modi per non farsi investire usando la bicicletta



PRESENTAZIONE

Questa piccola guida vuole tentare una classificazione delle più frequenti situazioni di rischio per chi usa la bici, soprattutto nel traffico urbano. Usando la bicicletta ci si rende conto rapidamente che è necessario acquisire modi e comportamenti che proteggano la nostra sicurezza. Troppo spesso chi è alla guida di un veicolo si dimostra insofferente alle regole dettate dal Codice della Strada e dal comune buon senso. Il nostro obiettivo è di creare la consapevolezza dei rischi che circondano una utenza debole come quella ciclistica. Il semplice rispetto del Codice della Strada (tenere la destra, procedere in fila indiana, segnalare le svolte) non garantisce abbastanza l'incolumità fisica di chi usa la bici. Evidentemente lo scopo non è quello di alimentare la paura, ma di alzare il livello di attenzione di chi usa la bici.

Percepire, saper valutare il rischio è alla base di ogni comportamento adeguato.

Collisione N° 1: L'incrocio da destra

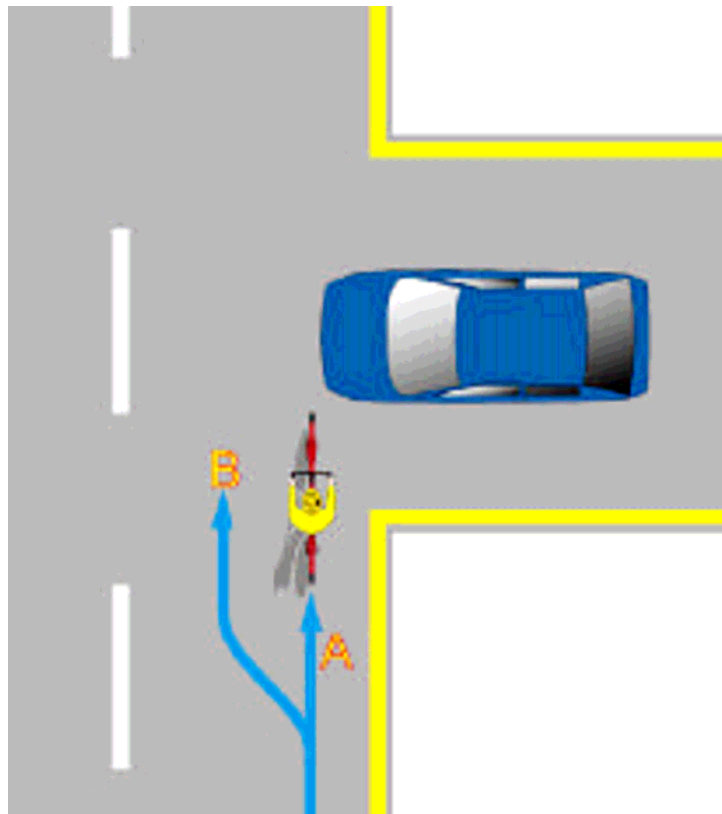
Questo è il tipo di collisione più frequente. Un'auto sta uscendo da una laterale, da un parcheggio o da un passo carraio sulla destra. I casi sono due: o ti trovi davanti all'auto e l'auto ti investe, o l'auto si immette in strada davanti a te e tu ci sbatti contro.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. **Usa i fanali.** Se pedali di notte devi assolutamente usare un fanale anteriore e uno posteriore. Le ruote sono dotate catarifrangenti. E' previsto anche dal Codice.
2. **Suona il campanello.** La bicicletta ha un campanello. USALO ogni qualvolta vedi un'auto avvicinarsi (o attendere) davanti a te o alla tua destra. Potresti sentirti a disagio a suonare il campanello; ricorda....è meglio provare imbarazzo che essere investiti!
3. **Rallenta.** Se non puoi incontrare lo sguardo del guidatore (soprattutto di notte) rallenta tanto da poter essere in grado di fermarti completamente se necessario.
4. **Manovra di emergenza.** Osserva le due linee grigie "A" e "B" nella figura. Sei probabilmente abituato a pedalare in "A", molto vicino al bordo del marciapiede perché temi di essere investito alle spalle. Osserva, però, l'auto nella figura. Quando l'automobilista presta attenzione al traffico davanti a sé, non guarda in prossimità del marciapiede ma guarda il CENTRO della strada. Se sei un po' più a sinistra (come in "B"), è più probabile che l'autista ti veda. C'è un ulteriore vantaggio: se l'automobilista non ti vede e comincia ad immettersi nella carreggiata, potresti essere in grado di portarti ANCORA PIU' a sinistra per evitarlo.

Ricordati però, che se ti rendi conto che l'automobilista non ti ha visto ti conviene fermarti perché altrimenti finisci con le tue ruote sotto quelle dell'auto e quello che si fa male sei tu. Inoltre spostarsi troppo a sinistra è sempre pericoloso perché non riesci a controllare anche il traffico che viene da dietro. Pedalare all'estrema destra ti rende invisibile alle auto davanti a te nei punti di intersezione, pedalare più a sinistra ti rende vulnerabile nei confronti delle auto provenienti alle tue spalle. Cosa scegliere?

Dovrai valutare, in base al tipo di strada e al tipo di traffico, la soluzione che ti sembra più sicura. Sulle strade a scorrimento veloce, con poche traverse, potrai tenerti più a destra, su strade a scorrimento lento, con molte traverse, potrai tenerti un po' più sulla sinistra.



Collisione N° 2: La portiera aperta

Un altro tipo di incidente frequente: un'auto parcheggiata apre la porta proprio davanti a te. Se la distanza è ridotta e i riflessi non sono pronti, l'impatto è inevitabile.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. **Tieni d'occhio le auto parcheggiate** . Per quanto possibile sorveglia gli occupanti delle auto e cerca di anticipare un'apertura improvvisa.
2. **Manovra di emergenza**. Spostati leggermente a sinistra. Riservati un margine di movimento in modo da poter evitare un'apertura improvvisa. Questo compatibilmente con il resto del traffico, in particolare quello che sopraggiunge alle tue spalle.



Collisione n°3: semaforo rosso

Ti fermi ad un semaforo rosso (o ad uno stop) immediatamente a destra di un'automobile, in attesa allo stesso semaforo. L'automobilista non ti vede. Quando il semaforo diventa verde, tu avanzi, lui gira a destra e ti centra in pieno. Questo ti può succedere con un'auto, ma è molto più pericoloso quando sei fermo accanto ad un autobus o ad un camion.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. **Non fermarti in un punto in cui non sei visibile** . Fermati o nel punto "A", dove l'automobilista riesce a vederti, o nel punto "B" dietro alla prima auto, ma mai affiancati, così questa non può tagliarti la strada, e sufficientemente davanti alla seconda da permettere a quest'ultima di vederti chiaramente.

1. **Non confidare che tutti gli automobilisti mettano la freccia.**

Quello della freccia è un obbligo sempre meno rispettato, una grave infrazione scarsamente punita. Dai per scontato che l'auto al tuo fianco possa svoltare all'improvviso senza segnalarlo.



Collisione N° 4: Il gancio a destra

Un'auto ti supera e poi cerca di girare a destra davanti a te o proprio contro di te. Questo tipo di collisione è molto difficile da evitare perché non riesci a rendertene conto fino all'ultimo.

COME EVITARE QUESTA COLLISIONE:

1. **Manovra di emergenza.** Riservati un margine di movimento spostandoti un poco verso sinistra. In questo modo sarà più difficile per l'auto non vederti. Questo compatibilmente con il tipo di traffico su quella strada.
2. **Getta uno sguardo dietro di te.** Guarda dietro di te prima di arrivare all'intersezione. Quando stai effettivamente attraversando l'intersezione, sarà necessario che tu faccia molta attenzione a ciò che c'è davanti a te.

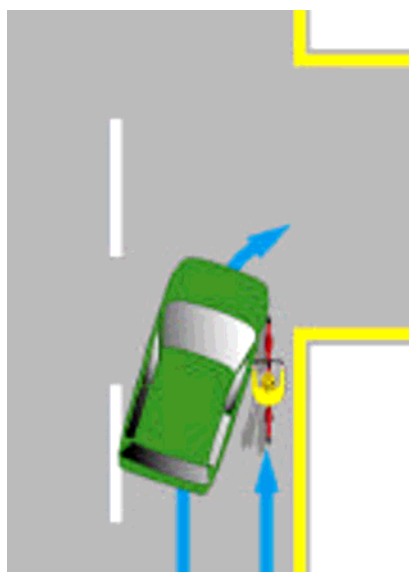


Collisione N° 5: Il gancio a destra, parte seconda

Stai superando un'auto che si muove lentamente (o addirittura un'altra bici) a destra, quando questa improvvisamente svolta a destra e ti viene addosso, cercando di entrare in un parcheggio, un passo carraio o una laterale.

COME EVITARE QUESTA COLLISIONE:

1. **Non superare a destra.** Questo tipo di collisione è molto facile da evitare. Semplicemente non superare alcun veicolo a destra. Quando sei in corsa e il veicolo che ti precede si muove lentamente pedalagli dietro, non nella sua "zona cieca" immediatamente alla sua destra. Se stai superando un'auto a destra, puoi essere investito se questa gira a destra. Tieni le distanze sufficienti a garantirti la possibilità di frenare in tempo e ricordati che si sorpassa solo a sinistra!

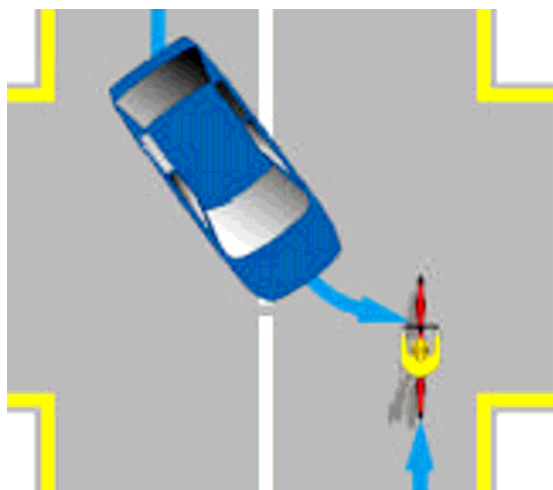


Collisione N° 6: L'incrocio a sinistra

Un'auto che si avvicina di fronte a te, proveniente dalla direzione opposta, nella manovra di svolta a sinistra ti viene addosso.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. **Renditi visibile** . In condizioni di scarsa visibilità devi accendere il fanale anteriore e posteriore. Indossare indumenti rifrangenti.
2. **Rallenta**. Cerca il contatto visivo con il guidatore del mezzo, se non ci riesci, rallenta in modo da essere in grado di fermarti, se necessario.



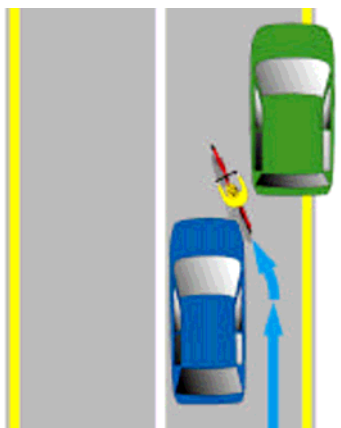
Collisione N° 7: Impatto posteriore

Sbandi leggermente a sinistra per aggirare un'auto parcheggiata o un altro ostacolo sulla strada e sei preso al volo da un'auto alle tue spalle.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. **Non spostarti assolutamente mai a sinistra senza esserti girato indietro a guardare.**

Alcuni automobilisti superano i ciclisti sfiorandoli appena, pertanto spostandoti anche solo di poco a sinistra potresti metterti nella traiettoria di un'auto.

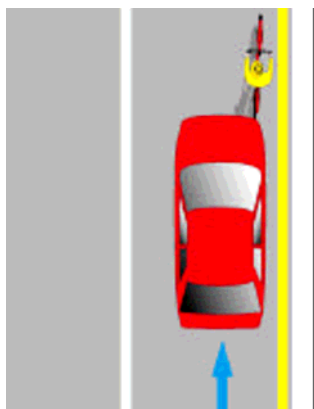


Collisione N° 8: Impatto posteriore, parte seconda

Questo è ciò che molti ciclisti temono maggiormente, ma non è il tipo di incidente più comune. In ogni caso è una delle collisioni più difficili da evitare, poiché generalmente non guardi dietro alle tue spalle. Il miglior modo per prevenire questo tipo di collisione è pedalare su strade ampie e poco trafficate o su piste ciclabili e usare lo specchietto retrovisore.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

- 1. Usa il fanale posteriore.** Usa il fanale posteriore se pedali in un ambiente con poca visibilità. Devi assolutamente usare un fanale rosso posteriore e possibilmente indossare indumenti rifrangenti.
- 2. Scegli strade ampie .** Pedala lungo strade provviste di una corsia esterna sufficientemente ampia da garantirti una distanza di sicurezza dalle auto.
- 3. Scegli strade con traffico lento.** Più lentamente un'auto va, più tempo ha per vederti. E' preferibile usare strade secondarie o residenziali.



Collisione N° 9: In bici sui passaggi pedonali

Un'auto svolta a destra e ti investe proprio mentre stai attraversando sulle strisce pedonali fra due marciapiedi. Le auto non si aspettano di trovare biciclette sulle strisce pedonali, pertanto devi stare molto attento se usi i passaggi pedonali.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. **Ricordati che sei un veicolo** e quindi rimani sulla strada usando le normali regole della circolazione. Se l'attraversamento è particolarmente pericoloso scendi dalla bicicletta e conducila a mano.
2. **Non pedalare sui marciapiedi.** Ricorda che pedalare sui marciapiedi è pericoloso per la presenza dei pedoni, dei passi carrai e degli attraversamenti.



Collisione n° 10: scontro frontale contromano

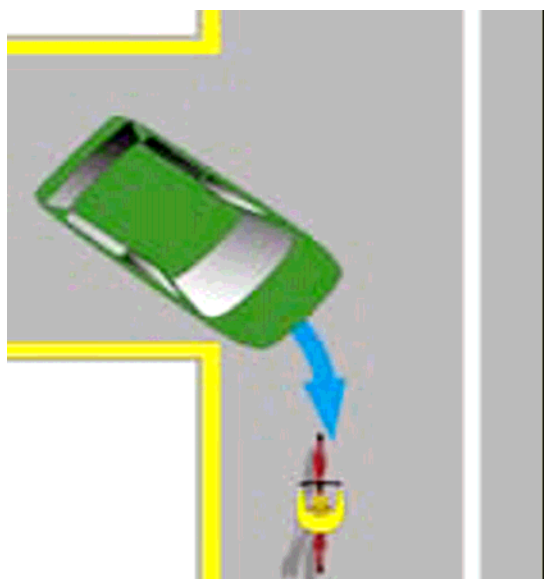
Stai pedalando nella direzione sbagliata (contromano, sul lato sinistro della strada). Un'auto svolta a destra da una strada laterale, uscendo da un passo carraio, o da un parcheggio, e ti investe. L'automobilista non ti ha visto perché ha controllato solo il traffico proveniente dalla sua sinistra non quello proveniente da destra. E ancora peggio, potresti essere colpito da un'auto sulla stessa strada che ti sbatte contro frontalmente. Il conducente ha avuto meno tempo per reagire perché non si aspetta di vederti e per di più l'urto è più violento perché le velocità si sommano.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

Guida nella stessa direzione del traffico, cioè, NON pedalare contromano.

Pedalare contromano potrebbe sembrare una buona idea perché puoi vedere le auto che ti sorpassano, ma non lo è. Ecco perché:

1. Le auto che si immettono nel traffico da strade laterali o da parcheggi e attraversano la strada (di fronte a te ed alla tua sinistra) non si aspettano traffico proveniente dalla direzione sbagliata. Non ti vedranno e ti investiranno in pieno.
2. Le auto ti si avvicineranno ad una velocità più elevata. Se tu procedi a 15 km all'ora, un'auto che ti sorpassa da dietro a 50 km/h ti si avvicina alla velocità di 35 km/h (50-15), ma se tu procedi nel senso opposto le velocità si sommano (50+15). Poiché l'auto ti si avvicina ad una velocità superiore, sia tu sia l'autista avete molto meno tempo per reagire e, in caso di collisione le conseguenze saranno peggiori.
3. Pedalare contro mano è permesso in molte strade del centro, ma non in tutte. Fai attenzione alla segnaletica verticale.



Collisione N° 11: Scontro nelle rotonde

Premesso che le rotonde sembrano fatte apposta per ignorare i ciclisti, nelle condizioni attuali poniamo il caso che ti devi immettere in una rotonda insieme ad un'auto che deve svoltare alla prima uscita a destra; tu invece devi proseguire nella rotonda verso un'altra uscita. L'auto ti taglia la strada e ti investe.

COME EVITARE QUESTO TIPO DI COLLISIONE:

1. Lascia passare l'auto sulla tua sinistra, controlla il traffico che hai alle spalle e spostati leggermente a sinistra in modo da impedire all'auto che hai dietro a te di sorpassare. Immettiti sulla rotonda, segnala chiaramente con il braccio la direzione che vuoi prendere, spostati sulla destra, rendendoti il più possibile visibile. Nel caso esistano gli attraversamenti ciclabili (strisce bianche a piccoli tratteggi) usali, perché qui i veicoli devono dare la precedenza alle biciclette che hanno iniziato l'attraversamento (fai comunque molta attenzione perché nonostante la patente di guida, molti automobilisti non conoscono il significato di questo segnale!)



SUGGERIMENTI GENERALI

Evita strade trafficate.

Uno degli errori più frequenti che le persone commettono quando iniziano a muoversi in bicicletta è percorrere esattamente le stesse strade che percorrevano quando si muovevano in auto. In generale è meglio selezionare strade con meno auto e dove il traffico è più lento. Pensa quanto puoi affinare questa strategia: se studi bene i tuoi percorsi, scoprirai che in città puoi muoverti per strade secondarie per raggiungere la maggior parte dei posti, attraversando soltanto le strade principali anziché percorrerle. Se ci sono piste ciclabili, anche se realizzate malamente, in Italia per il codice della strada sei **OBBLIGATO** ad usarle.

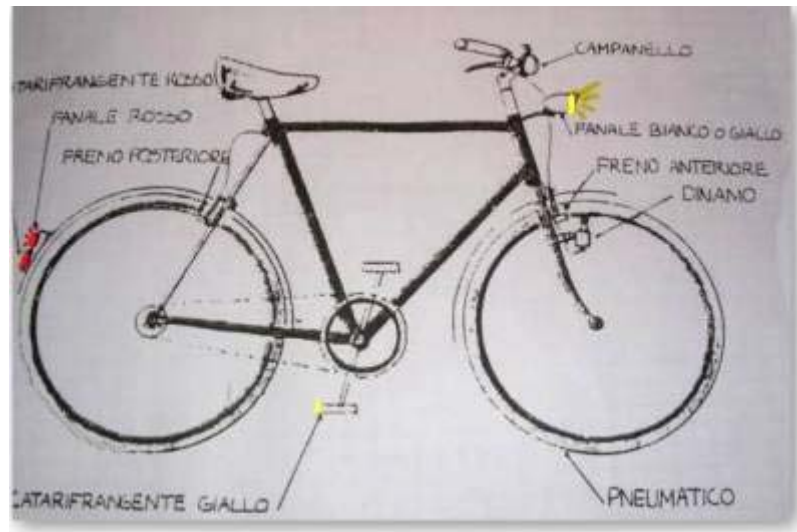
Pedala come se tu fossi invisibile

Fingi che gli automobilisti non sappiano che sei lì e viaggia in modo tale che non ti colpiscano anche se non ti vedono. Ricorda, non stai cercando di **ESSERE** invisibile, stai solo pedalando dando per scontato che non ti vedano. Naturalmente tu **VUOI** che loro ti vedano e dovresti aiutarli a farlo. Ecco perché farai segno agli automobilisti che pensi potrebbero tagliarti la strada e te ne andrai in giro di sera, illuminato come un albero di natale (luci anteriori e posteriori, catarifrangenti, se necessario indumenti ad alta visibilità).

Cerca il contatto con gli occhi di chi guida

Guarda in faccia chi guida e renditi conto se ti ha visto o se è sopra pensiero. Richiama la sua attenzione, è importante per tutti e due!

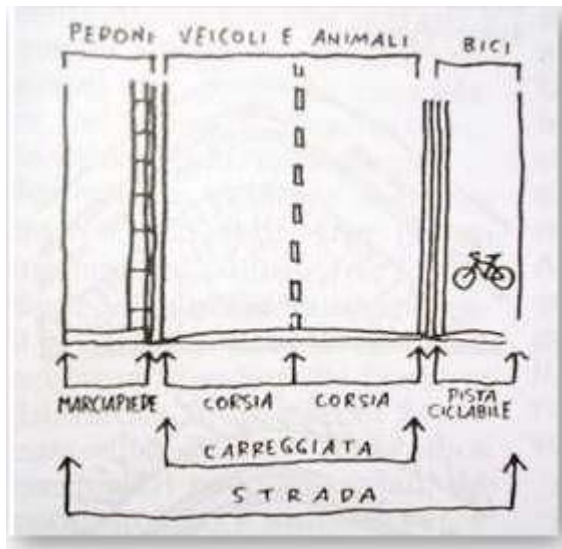
La bicicletta



La bicicletta è il mezzo di trasporto più semplice e più utilizzato dai ragazzi, ma non è un giocattolo: è un veicolo ed è soggetta alle stesse norme di tutti gli altri veicoli che circolano sulla strada; per questo va condotta con prudenza.

La bicicletta deve avere:

- I freni (uno per la ruota anteriore e un per la ruota posteriore)
- Il campanello (ti serve per segnalare la tua presenza quando guidi la bicicletta)
- Una luce bianca o gialla anteriore
- Una luce rossa posteriore
- Un catarifrangente rosso posteriore
- Quattro catarifrangenti gialli sui pedali
- Quattro catarifrangenti sulle ruote



Regole di comportamento

E' facile imparare ad andare in bicicletta e pedalare...ma non basta stare in equilibrio, saper manovrare e comandare la bicicletta.

E' più importante sapere come inserirsi nel traffico con sicurezza.

Per questo è necessario conoscere e seguire le **regole di comportamento**

Regole

Tenere la destra

Circolazione

Precedenza

Distanza di sicurezza

Velocità moderata

Svoltare

Farsi vedere

Attenti alle auto

Attraversamento pericoloso





ULTIME CONSIDERAZIONI

In Italia, ogni giorno, sempre più persone usano la bici per i propri spostamenti. Il solo rispetto del Codice della strada non garantisce l'incolumità di chi usa la bicicletta.

Prudenza e buon senso aiutano ad evitare i pericoli presenti sulle strade



La bicicletta e l'uso del casco

Per gli operatori di ARPAT è obbligatorio l'uso del casco.

La bicicletta e la salute

Non è neanche il caso di sottolineare che un maggior uso della bicicletta riduce l'inquinamento veicolare, oltre ad essere più economico e sicuramente più veloce sulle distanze brevi. Si vuole però ricordare un altro "effetto secondario" dell'uso della bicicletta: fa bene alla salute! Le persone che usano regolarmente la bicicletta si ammalano di meno e si assentano meno giorni dal lavoro per malattia.

Un esercizio moderato ha diversi vantaggi fisici e mentali, quali:

- migliora la regolazione dei zuccheri nel sangue,
- previene l'ipertensione arteriosa,
- riduce l'assorbimento del colesterolo dannoso,
- rafforza il sistema immunitario,
- rafforza il cuore, i muscoli, le ossa e i tendini,
- riduce il rischio di diabete, osteoporosi, problemi cardio-vascolari e cancro,
- riduce stress, tensioni, ansietà e leggere forme depressive.

In particolare studi approfonditi condotti sull'argomento hanno quantizzato quanto segue: il numero di anni di vita guadagnati come risultato dell'uso regolare della bicicletta è 20 volte maggiore degli anni perduti dai ciclisti negli incidenti stradali. Questo naturalmente non ci deve far accettare l'attuale livello di sicurezza della strada, ma ci deve confermare sulla validità, ma anche sull'utilità della scelta effettuata.

Si ringraziano per la collaborazione e il materiale fornito:

Comune di Reggio Emilia

Comune di Ferrara

Federazione Italiana Amici della Bicicletta