

BICICLETTA, SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Documento approvato dal Consiglio Nazionale della FIAB. Bologna, 11 febbraio 2006

Premessa

Finalità principale della **FIAB**, secondo quanto previsto dal suo stesso statuto, è la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano) e di 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 è prima di tutto un mezzo di trasporto, oltre che un attrezzo sportivo e per l'uso del tempo libero.

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.

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”.

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.

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

Il tema della *sicurezza della circolazione* (che ovviamente non riguarda solo la mobilità ciclistica) è particolarmente trascurato a livello istituzionale.

Molte persone affermano di non utilizzare quotidianamente la bici perché hanno *paura*. O di utilizzarla con un persistente senso d'*inquietudine*, di *insicurezza*. E i dati oggettivi d'incidentalità, purtroppo, non fanno che confermare ciò che, a livello di percezione soggettiva, è considerato come un fatto acquisito.

Si manifesta, in altre parole, una correlazione diretta tra il livello di diffusione (*spostamenti su popolazione*) e il livello di sicurezza (*numero di vittime per volume di spostamento*).

Questa correlazione può essere interpretata in due modi, non alternativi tra loro:

- 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 per i ciclisti.

Per determinare le principali linee d'azione per aumentare la sicurezza dello spostamento occorre affrontare il problema analiticamente.

Gli elementi costitutivi della sicurezza stradale

La sicurezza stradale può essere vista come un Sistema complesso caratterizzato da diverse variabili.

Gli elementi che caratterizzano il Sistema Sicurezza Stradale, secondo i principi di “Visione Zero” (v. riquadro), sono:

- I VEICOLI
- LE INFRASTRUTTURE STRADALI
- GLI UTENTI DELLA STRADA

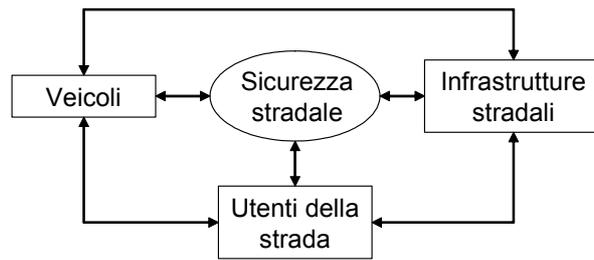


Figura 1 - Elementi del Sistema Sicurezza Stradale

In teoria, se gli interventi di miglioramento del sistema permettessero di ottenere il Veicolo perfetto o l'Infrastruttura stradale perfetta o l'Utente perfetto, gli incidenti sarebbero annullati. Dato che ciò è utopistico, occorre agire congiuntamente su tutti e tre gli elementi per ottenere un miglioramento del sistema.

Si è affermato che la bicicletta è sia un mezzo di trasporto sia per l'uso del tempo libero.

Il riconoscimento della seconda finalità d'utilizzo è tanto generalizzato da costituire una sorta di luogo comune associato alla bicicletta.

Ne consegue che, visto in una tale ristretta prospettiva, quello della bicicletta è considerato come un sistema chiuso, che non s'interseca con gli altri segmenti della mobilità.

Quando si occupano di sicurezza per i ciclisti i *media*, gli amministratori e le istituzioni, così come l'utente medio della strada, pensano, spesso e banalmente, ai seguenti provvedimenti: a) sicurezza del veicolo (*bicicletta*): bici sicure, ruote gonfie, luci funzionanti, seggiolini omologati; b) sicurezza dell'infrastruttura (*strada per biciclette*): costruzione di piste ciclabili, possibilmente anche in ambito urbano (senza peraltro alcuna attenzione alla continuità del percorso od alla relativa manutenzione); c) sicurezza dell'utente (*ciclista*): campagna educativa per la sicurezza del ciclista perché non utilizzi l'asse viario generale, ma solo le corsie dedicate; casco omologato possibilmente obbligatorio per tutti i ciclisti.

Non è un caso che, quando recentemente è stata diffusa la notizia relativa all'alto numero di morti tra ciclisti in Italia rispetto ad altri Paesi europei, l'unica indicazione scaturita sia stata l'invito a utilizzare caschi e seggiolini omologati.

Prima di esaminare quali altre azioni siano necessarie è bene approfondire l'utilità e l'efficacia degli interventi sopra descritti.

Senza dubbio possono essere interventi utili, ma, dal punto di vista dell'efficacia, molti di tali interventi risponderebbero al problema della sua sicurezza solo se il ciclista non intersecasse mai il traffico ordinario.

Dunque tali provvedimenti, da taluno ritenuti prioritari se non addirittura risolutivi, trovano senso e legittimazione solo in una visione che continua a relegare la bici ad attrezzo per il tempo libero.

Che cosa significa questo, se riportato ai temi della mobilità ciclistica e ai provvedimenti citati sopra?

Significa ad esempio che la pista ciclabile è funzionalmente efficace, se permette al ciclista di raggiungere la destinazione desiderata, mentre si rivela inadeguata se conduce ad una destinazione non voluta, magari pensata per il tempo libero, ma non idonea ad un diverso utilizzo della bicicletta: da qui l'importanza di valutare con attenzione sin dal progetto il senso origine-destinazione delle infrastrutture dedicate ai ciclisti.

Ancora, la pista deve essere continua, perché se s'interrompe frequentemente (ad es. per attraversamenti carrai), o se addirittura sparisce, abbandonando il ciclista in un incrocio trafficato, è più pericolosa della sua totale assenza, perché crea una falsa sensazione di sicurezza.

Ove poi la manutenzione della pista ciclabile non sia buona, davvero non s'intende perché obbligare il ciclista a non utilizzare la strada che invece è mantenuta, oppure il marciapiede, se idoneo al transito ciclistico.

Per quanto riguarda il casco, questo è omologato per impatti fino a 23 km/h (contrariamente ai caschi da moto che resistono a maggiori impatti, ma che non possono essere usati dai ciclisti per ovvi motivi). Esso si rivela utile in caso d'urti secondari ovvero dovuti a cadute accidentali. Pertanto - per quanto vada raccomandato per i bambini e consigliato agli adulti, specie su percorsi accidentati e pericolosi - deve essere chiaro che il casco non protegge il corpo in caso di impatto con veicoli a motore.

Concludendo, tutti i provvedimenti che trattano il sistema bicicletta (Veicolo + Infrastruttura + Utente) come se fosse isolato e a sé stante sono sostanzialmente inefficaci in quanto non è mai possibile separare del tutto il sistema "mobilità ciclistica" dal sistema "mobilità generale".

Ove si veda invece la bicicletta come un sistema di trasporto competitivo con altri, il panorama cambia radicalmente, perché anch'essa entra a pieno titolo tra gli elementi del Sistema Sicurezza Stradale.

La Figura 1 va quindi interpretata in questa prospettiva: per Veicolo si devono intendere *tutti* i veicoli che percorrono la strade (a trazione umana, animale o a motore), per Utente si intendono *tutti* gli utenti (dai pedoni ai conducenti di mezzi pesanti), mentre per Infrastruttura si intende l'*intera* rete viaria.

D'altronde, una visione ampia sulla sicurezza, oltre ad essere ragionevole, è anche oggettivamente fondata: sulla strada muoiono ogni anno oltre 300 ciclisti, ma anche 800 pedoni, 1.200 motociclisti e 4.700 tra automobilisti e camionisti, mentre restano feriti almeno 10.000 ciclisti, 16.000 pedoni, 70.000 motociclisti e 200.000 tra automobilisti e camionisti. Si tratta di un numero sette volte maggiore di tutte le morti sul lavoro e la prima causa di morte dei giovani fino a 34 anni.

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

In Italia è stato istituito dalla L. 144/99 il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, i cui già scarsi finanziamenti, che ammontavano a un miliardo di euro/anno, sono stati peraltro annullati nei tempi più recenti e dirottati su altre iniziative del Governo.

Le Consulte sulla Sicurezza stradale sono poco diffuse a livello locale, ma possono esserci altre forme di partecipazione.

L'argomento della sicurezza stradale trova poche occasioni di essere dibattuto nelle sedi istituzionali e gran parte delle iniziative in corso è di tipo propositivo ma al di fuori dei percorsi istituzionali ufficiali. Un tema di così vasto interesse deve diventare a pieno titolo tema di discussione ampia e dovrebbe trovare spazio a livello locale in tutti i processi di Agenda 21 e a livello centrale in un centro studi autorevole che diffonda dati, proponga interventi, divulghi materiali, faccia cultura tecnica e di comunicazione nell'ambito di una strategia globale e soprattutto efficace.

La Fiab proseguendo nella sua visione di "ambiente, sicurezza e convivialità" per promuovere la bicicletta da tempo sta lavorando a livello nazionale sui temi della revisione del codice della strada, della divulgazione della Moderazione del Traffico, del diritto dei bambini a muoversi in bicicletta; localmente sta lavorando nelle scuole con iniziative che fanno capo ai percorsi sicuri casa-scuola, ai diritti dei bambini nelle città e nelle strade, all' "educazione stradale" intesa come una vera "educazione alla mobilità", in tutte le sue opportunità e in tutti gli aspetti ambientali ed economici, mettendo in luce le esternalità e le implicazioni generali dei vari sistemi di trasporto.

Per dare un'idea dei costi indotti dalla mancanza di sicurezza stradale, ricorderemo che l'onere sociale stimato - derivante dai 7.000 morti e 300.000 feriti annui - ammonta ad oltre 34 miliardi di euro l'anno (l'equivalente di tre medie leggi finanziarie tutti gli anni), pari a 600 euro/anno per ogni italiano (se 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 95 miliardi di euro - dati *Amici della Terra* 1999). Eppure mediamente l'Italia dedica al miglioramento della sicurezza stradale circa cinque euro pro-capite, contro i 30-40 investiti in Francia, Regno Unito, Svezia e Finlandia (dati 2002 elaborati dalla Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale).

Quali interventi per la sicurezza?

Gli interventi finalizzati alla protezione dei ciclisti nel sistema di trasporto complessivo sono appropriati anche per la sicurezza degli altri utenti della strada.

Riprendendo lo schema della Figura 1, gli interventi sono stati suddivisi in interventi per la sicurezza dell'infrastruttura, dei veicoli e dell'utente.

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA (tutte le strade)

Sono i primi provvedimenti in ordine d'importanza.

In ambito urbano le Zone 30 non dovrebbero essere una rarità, ma la norma.

In nessuna città la velocità media supera i 15 km/h: è pertanto evidente l'inutilità di raggiungere picchi di velocità di 70 km/h per poi fermarsi al semaforo o in coda qualche centinaio di metri dopo. L'introduzione di mini rotatorie (vedi ad es. l'esperienza del Comune di Cattolica) può inoltre contribuire all'eliminazione dei semafori e migliorare la fluidificazione del traffico, con riduzione dell'incidentalità.

In alcune arterie può essere consentito raggiungere i 50 km/h, velocità che non dovrebbe mai essere superata in città. A tal proposito non sono necessari solo cartelli di divieto, ma si devono attuare interventi di:

- ristrutturazione-ridisegno delle sedi stradali;
- pedonalizzazione (nei centri storici soprattutto) con eccezione per le bici
- tariffazione e delimitazione della sosta con criteri progressivamente restrittivi avvicinandosi al centro storico.

Da questo punto di vista è da sostenere l'esperienza inglese dei *Park&Drive*, in altre parole grandi parcheggi gratuiti al di fuori dei centri abitati e frequenti collegamenti in direzione del centro con mezzi pubblici.

La coesistenza in sicurezza delle diverse forme di mobilità, resa possibile dalla moderazione del traffico, è soluzione di norma preferibile rispetto alla separazione dei flussi, che deve rimanere uno strumento di *extrema ratio*, limitata ai soli casi in cui la moderazione non risulti efficace o possibile (es. arterie di scorrimento veloce).

Sulle strade extraurbane, di norma, è sempre bene invece prevedere la separazione dei flussi, ma in ogni modo non è accettabile che l'unico modo per imporre dei limiti di velocità sia mettere un cartello di divieto (magari con limiti più bassi del necessario), su una strada resa la più diritta possibile. Da quando è stata rettificata, la Strada Romea è diventata una delle più pericolose arterie italiane.

Al contrario, l'asse stradale deve essere adeguato al suo utilizzo e quindi anche sagomato in modo da rendere impossibile il superamento delle velocità non consentite. In Gran Bretagna rotatorie ben progettate impediscono in tutto il Paese di superare anche in rettilineo le velocità stabilite. È bene ricordare che un impatto a 30 km/h non ha quasi conseguenze, a 50 km/h si ha il 50% di probabilità di morte, a 70 km/h la probabilità sale al 90%, come si evince dalla Figura 2.

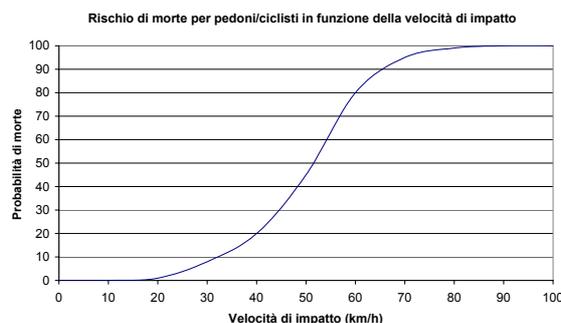


Figura 2 - Rischio di morte per ciclisti e pedoni in funzione della velocità dell'impatto

Anche un automobilista ben disposto a rispettare le norme del Codice della strada difficilmente riesce su una strada rettilinea a procedere a meno di 70-80 km/h.

In funzione della velocità di percorrenza prevista occorre inoltre verificare gli ostacoli fissi presenti ai margini delle strade: i pali della luce non devono servire per appenderci i fiori a ricordo delle vittime d'incidenti; nelle strade alberate occorrono appropriati limiti di velocità o altre misure precauzionali. Questo problema raramente tocca i ciclisti, ma è rilevante per il contributo di vite umane (in Formula Uno si esce indenni da impatti a 300 km/h perché non esistono ostacoli fissi rigidi). Anche i guard-rail devono essere modificati per evitare l'*effetto ghigliottina*.

Sono auspicabili collaudi più rigorosi delle piste ciclabili per verificarne la fruibilità in termini di sicurezza stradale.

In ambito urbano, e in particolare nei punti a maggior rischio di conflitto con i mezzi motorizzati, è inoltre utile l'utilizzo di pavimentazioni colorate per le piste ciclabili, non sdruciolevoli in qualsiasi condizione atmosferica.

Infine il problema della qualità della segnaletica, sia essa orizzontale o verticale.

La segnaletica stradale è il mezzo con cui si avverte l'utente della strada di eventuali pericoli che si possono presentare e, soprattutto, è il mezzo per regolamentare lo spazio pubblico in modo tale che possa essere utilizzato con adeguata sicurezza da tutte le categorie di utenza.

Numerose denunce, anche autorevoli (es. ACI), hanno in più occasioni evidenziato il grave pregiudizio alla sicurezza stradale determinato da una cattiva segnaletica: contraddittorietà, inadatto o errato posizionamento, scarsa visibilità, manomissioni vandaliche, sovrapposizioni, danneggiamenti, assenza di manutenzione, sono alcuni dei problemi più comuni.

E' diritto di ciascun utente della strada avere indicazione chiara ed univoca della regolamentazione esistente, per potersi comportare di conseguenza: l'ambiguità non gioca a favore della sicurezza. Ed è preciso dovere degli enti proprietari e di gestione di assicurare il rispetto delle basilari condizioni di sicurezza.

Occorre dunque intervenire anche con periodiche campagne di riordino e "pulizia" dei segnali stradali, assumendo il principio che, per poter adempiere la funzione che le è propria, la segnaletica deve essere integra, coerente e ben mantenuta.

SICUREZZA DEI VEICOLI (tutti i veicoli)

Molto si è fatto per la sicurezza passiva degli utenti dei veicoli a motore (rigidità dell'abitacolo, airbag, cinture di sicurezza), poco per la sicurezza degli utenti deboli, sia perché i due concetti sono a volte antitetici (più il veicolo è pesante, più è pericoloso per chi viene investito), sia perché si continua a vedere la strada solo come un luogo ad uso e consumo di auto e mezzi pesanti, sempre più potenti e veloci.

Ad es. dovrebbero diventare obbligatori (cfr. Direttiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 novembre 2003) gli specchietti per i camion che permettano di garantire una migliore visuale al conducente, riducendo il problema del cosiddetto "angolo morto" che è frequente causa di incidenti gravissimi a danno soprattutto dell'utenza debole. Per veicoli lamierati o simili dovrebbero essere previste telecamere con visione in cabina. E' auspicabile ridurre i tempi dell'attuazione progressiva delle norme comunitarie, perseguendo un'entrata in vigore anticipata delle stesse (come avvenuto in Olanda).

Per quanto concerne le biciclette si ritiene che la qualità delle biciclette in commercio di fascia bassa sia decisamente insufficiente: sistemi di frenatura inefficienti, dispositivi di illuminazione scadenti o addirittura inesistenti e altri elementi di scarsa qualità rendono il veicolo insicuro e difficile da guidare. E' importante pertanto trovare delle forme d'omologazione/certificazione per offrire ai ciclisti, attraverso standard minimi di sicurezza, veicoli sicuri e affidabili, che garantiscano l'utente finale anche in relazione alla responsabilità del produttore, migliorando la sicurezza complessiva.

Occorre inoltre affrontare il problema della sicurezza attiva: sistemi di blocco e controllo della velocità dei veicoli a motore (limitatori inseriti sul mezzo o controllati dall'esterno) meritano attenta valutazione.

SICUREZZA DELL'UTENTE (tutti gli utenti)

Gli interventi sugli utenti della strada possono essere di tipo educativo o coercitivo.

A livello educativo occorre certamente affrontare il tema "sicurezza" con un approccio critico che sappia mettere anche in discussione abitudini consolidate da decenni, che hanno finito col privilegiare, senza alcuna capacità di mediazione, una mobilità pesante, inquinante, congestionante e con alti costi sociali contro una mobilità dolce, leggera e sostenibile, sia essa ciclistica, pedonale o con mezzi pubblici.

È necessario cambiare una credenza collettiva radicata da anni e anni di condizionamento sociale: la bicicletta non è un mezzo povero per spostarsi, ma al contrario il suo uso deve essere socialmente sostenuto. Discorso analogo vale per chi utilizza il treno o i mezzi pubblici. Le campagne educative (e, in taluni casi, rieducative) devono in ogni caso essere a largo raggio. Occorre aiutare amministratori e opinione pubblica a comprendere che il ciclista, come pure il pedone e l'utente di mezzi pubblici, non sono utenti poveri del trasporto, ma hanno pari dignità con gli altri utenti, forse anche maggiore per il contributo che danno a liberare lo spazio pubblico. Sulle strade i ciclisti devono essere visibili e possibilmente occupare un po' di più la carreggiata, invece di defilarsi all'estremo margine della strada stessa.

Un intervento educativo fondamentale è diretto alla popolazione di fascia più giovane, coinvolgendo anche le scuole: abituare i bambini e i ragazzi a spostamenti autonomi in sicurezza sulla bicicletta, contribuisce a formare futuri utenti della strada più responsabili.

Occorre promuovere campagne di sensibilizzazione su queste tematiche, particolarmente nei confronti di Enti e Aziende che utilizzino, nelle loro attività, mezzi pesanti (si pensi, a solo titolo di esempio, alle imprese edili, alle aziende di trasporto, alle imprese di logistica e traslochi, etc.), ma anche prevedere un maggiore coinvolgimento delle scuole guida.

Un ulteriore aspetto può essere rappresentato dagli incentivi fiscali, che costituiscono una leva interessante per lo svecchiamento del parco circolante a favore di nuovi mezzi con più elevati standard qualitativi: sin qui limitati alla rottamazione di mezzi a motore, gli incentivi fiscali dovrebbero viceversa si dovrebbero estendere anche al mezzo ecologico per eccellenza, la bicicletta a trazione umana, finora unica a non averne mai beneficiato.

Con riferimento agli interventi coercitivi, una campagna informativa che riteniamo assolutamente necessaria è quella nei confronti delle forze dell'ordine e delle polizie locali: anche la repressione va rimodulata.

Occorre dare priorità alla repressione dei comportamenti più pericolosi restituendo ai cittadini la sensazione che esista una precisa strategia ed una frequenza di controlli tali da modificare i comportamenti degli utenti della strada e inducendo in tal modo una maggiore osservanza delle norme della circolazione.

Ad es. il mancato rispetto degli attraversamenti pedonali in città non può più essere tollerato, così come la guida in stato di ebbrezza deve poter essere monitorata con una frequenza ben superiore all'attuale.

Un altro intervento proposto è quello di eliminare gli automatismi nel recupero dei punti sulla patente, differenziandone invece la restituzione in funzione della gravità delle infrazioni comminate: considerando che la pericolosità di molti dei comportamenti usuali sulle strade ha spesso portato ad accostare il veicolo motorizzato ad un'arma potenzialmente offensiva, è coerente ritenere che la patente, come il porto d'armi, non possa essere rilasciata a chiunque, specie quando il titolare abbia dimostrato di non saperne fare buon uso con violazioni plurime e gravi, che abbiano messo a repentaglio la sicurezza altrui.

Come si è detto, i provvedimenti da assumere possono essere molteplici: in Svizzera l'UPI, l'Ufficio per la Prevenzione degli Infortuni (forte di un organico di 130 persone per un Paese più piccolo del nostro), ha individuato ben 77 interventi prioritari, perseguendone 56.

Oltre agli interventi diretti, occorre inoltre potenziare le attività di pianificazione e gli interventi di tipo legislativo.

PIANIFICAZIONE

La sicurezza stradale non può essere ottenuta in modo casuale o calata dall'alto: è necessario individuare le diverse azioni utili, partire dalle più efficaci e monitorarne gli effetti. E mostrare un'attenzione costante alle migliori esperienze interne ed estere (*best practices*).

Occorre creare un'Authority sulla sicurezza, rivitalizzare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che, oltre ad essere recentemente stato quasi abbandonato, finora non ha coordinato le priorità degli interventi.

E' necessario poi sviluppare, sia su scala regionale che provinciale, specifici Piani della sicurezza in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza, le azioni perseguibili e le azioni che si intendono perseguire effettivamente, oltre al monitoraggio dei risultati. A tal proposito è possibile introdurre tecniche d'analisi del rischio, con lo scopo di riuscire a quantizzare sia gli obiettivi sia i risultati.

Occorre istituire e coordinare Osservatori sui dati dell'incidentalità (stradale in generale e ciclistica in particolare) che forniscano dati chiari non solo sulle statistiche, ma anche sulle cause.

I Piani della mobilità ciclistica, sia provinciali sia comunali non devono più essere (quando ci sono) documenti astratti, inattuabili e avulsi dalle altre politiche del territorio; devono invece diventare asse portante dei Piani del traffico.

È importante verificare l'istituzione a diversi livelli (comunale, provinciale e regionale) dell'Ufficio Mobilità Ciclistica (UMC) con funzioni di promozione, organizzazione e coordinamento di tutti gli interventi ritenuti utili per favorire la circolazione e la sicurezza del trasporto ciclistico.

Parimenti è opportuno perseguire l'istituzione di Consulte locali della sicurezza stradale cui possano partecipare tutte le associazioni di utenti – compresi dunque pedoni, ciclisti e disabili – ed enti diversi per il controllo e monitoraggio delle iniziative.

INTERVENTI LEGISLATIVI

Appellandosi all'art. 1 del Codice della Strada vigente, che ne stabilisce i principi generali e la filosofia, è necessario modificare quanto non sia coerente con i suoi dettami.

In questa prospettiva si deve definire nel Regolamento del CdS il concetto di *itinerario ciclopedonale* e la segnaletica dei percorsi ciclabili; si deve rimediare alla mancanza del modello per la segnaletica orizzontale dell'attraversamento pedonale e ciclabile; si deve espressamente vietare, in prossimità delle intersezioni, il sorpasso delle biciclette; nonché rivedere le problematiche della percorribilità dei sensi unici.

È da osservare tra l'altro che all'art. 2 viene definito *itinerario ciclopedonale*: “una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada”, ove la sicurezza intrinseca non sia garantita viene a cadere anche l'obbligo (art. 182 comma 8) di “transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento”.

In questa sede non si affronta il tema del potenziamento delle altre modalità di spostamento alternative rispetto all'auto (e delle politiche di trasporto alternative alla strada), ma risulta evidente che tutti gli interventi di decongestionamento e razionalizzazione del trasporto risultano essere concorrenti all'obiettivo della sicurezza.

Considerazioni conclusive

Il ruolo del ciclista, sulle tematiche della sicurezza stradale, è d'importanza primaria, perché:

- *utente della strada* per proteggerne l'incolumità
- *non utente di altri mezzi di trasporto* per favorire il decongestionamento della strada stessa dal traffico veicolare
- *indicatore* in grado di fornire un parere qualificato dell'"utenza debole" sui problemi della sicurezza stradale.

Come si è anticipato, gli interventi proposti non sono e non possono essere avulsi dal contesto più generale della mobilità.

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.

Appendice

Come contributo ulteriore al dibattito in materia di sicurezza stradale, si riporta qui una scheda relativa al programma “**Visione Zero**” proposto per la prima volta in Italia dal Convegno di Rimini del 27 maggio 2005 a cura di FIAB, La città Possibile, Provincia di Rimini e Comune di Cattolica.

Il programma "Visione Zero", fatto proprio nel 1997 dal Parlamento svedese, modifica radicalmente l'approccio al problema della sicurezza stradale partendo dall'idea che nessuno dovrebbe essere ucciso, gravemente ferito o menomato a causa di un incidente stradale e che i costi umani e sociali che ne derivano non possono più essere accettati come un inevitabile effetto collaterale della circolazione stradale.

Bisogna partire dalla premessa che tutte le persone possono commettere errori, anche gli utenti della strada più ragionevoli, di conseguenza i sistemi del traffico e di pronto soccorso devono essere organizzati in modo che gli errori inevitabili non abbiano conseguenze fatali. L'ambiente strada deve essere adattato maggiormente alle capacità e ai limiti umani, in modo da permettere meno errori alla guida.

La responsabilità principale spetta all'autorità pubblica che deve:

mettere in campo coerenti programmi di portata generale sui tre elementi del sistema mobilità (l'uomo, la strada, il veicolo);

agire con interventi specifici sui fattori di pericolo proteggendo in primo luogo gli utenti della strada che risultano essere i più deboli e i più vulnerabili nelle diverse situazioni della circolazione, volta per volta pedoni, ciclisti, motociclisti, passeggeri di autovetture.

La sicurezza stradale non può che essere parte di una politica della sicurezza più complessiva che già è adottata per quanto riguarda la mobilità con altri mezzi di trasporto (aerei, treni, navi ...), dove già ora l'insieme del sistema è studiato e organizzato in funzione della sicurezza.

Visione Zero afferma che lo stesso approccio "di sistema" può essere adottato per la circolazione stradale in cui la responsabilità per la sicurezza deve essere equamente ripartita tra:

gli utenti della strada che devono seguire le regole della circolazione e agire responsabilmente;

lo stato che costruisce e gestisce la rete stradale, fissa le regole della circolazione e le deve far rispettare anche per finalità educative e di monitoraggio;

l'industria e il commercio che producono e vendono i veicoli.

Sul piano politico e su quello della cultura della sicurezza, da affermare e diffondere a tutti i livelli, la "visione" di una circolazione stradale con "zero" morti e feriti gravi rappresenta uno stimolo potente per attivare le risorse, l'energia e la creatività di tutte le persone e di tutti gli organismi implicati, dalle responsabilità politiche a quelle tecniche e professionali, dalle scelte di mobilità ai comportamenti diffusi nel traffico.

Valenza etica ed efficacia comunicativa caratterizzano l'approccio Visione Zero: la sicurezza stradale diventa un tema all'ordine del giorno dei media, dell'opinione pubblica e del dibattito politico.

Ma perché la prospettiva "visionaria" diventi realtà si devono fissare obiettivi intermedi, indicare scadenze temporali, precisare programmi e possibili misure, valutare e verificare i risultati via via acquisiti.

Oltre alla Svezia anche Germania e Austria hanno adottato la prospettiva di Visione Zero.

Il caso della Svizzera

La Svizzera sceglie nel 2000 la filosofia di Visione Zero per ripensare profondamente la propria politica di sicurezza stradale e intanto perseguire l'obiettivo intermedio di dimezzare la mortalità sulle strade entro il 2010, lo stesso obiettivo indicato anche dall'Unione Europea.

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) è incaricato di elaborare gli elementi che porteranno ad una nuova politica: la visione, gli obiettivi, le strategie, le misure. Nell'operazione è utilizzato l'apporto tecnico-scientifico dell'UPI, l'Ufficio che si occupa di prevenire gli infortuni non professionali nello sport, in casa e nel tempo libero, oltre che nella circolazione stradale.

Nel 2002 viene presentato VESIPO, la rapporto-base sulla nuova strategia della sicurezza stradale, che propone obiettivi di riduzione delle vittime e misure rapportati a un circostanziato quadro temporale di attuazione: a breve (2002-2005), medio (2005-2010) e lungo termine (2010-2020).

Partecipano all'elaborazione cinque gruppi di specialisti rappresentanti tutti i soggetti pubblici e privati interessati ai diversi aspetti della mobilità e della sicurezza stradale (enti e settori della pubblica amministrazione, strutture scientifiche e formative, organismi professionali, associazioni ...)

Gruppo 1 "uomo-comportamento": come rendere consapevole l'utente delle sue responsabilità

Gruppo 2 "uomo-idoneità": i requisiti per la guida di veicoli motorizzati

Gruppo 3 "veicolo": sicurezza, ammissione ed esame dei veicoli

Gruppo 4 "infrastruttura": criteri di sicurezza, riduzione delle conseguenze degli errori umani, tutela della mobilità di pedoni e ciclisti

Gruppo 5 "gestione": gestione del traffico, manutenzione, servizio di soccorso.

Di tre tipi le misure da introdurre progressivamente:

misure di base, volte a creare le premesse per lo sviluppo del sistema attraverso la messa a disposizione di risorse umane ed economiche adeguate e strutture per la gestione e il governo del sistema);

misure puntuali, volte a migliorare direttamente la sicurezza stradale nei diversi ambiti della tecnica, dei servizi di soccorso, dell'educazione e comunicazione, delle normative...;

misure che garantiscono la qualità dell'attività attraverso la formazione di esperti della sicurezza a tutti i livelli, il controllo di sicurezza per i progetti stradali, il miglioramento delle norme tecniche ed il monitoraggio dei risultati.

Le 77 misure individuate nel rapporto VESIPO 2002 sono formulate attraverso un'attenta analisi dei rischi e dei potenziali successi di ciascuna di loro, a partire dai deficit concreti nella sicurezza stradale riscontrati nei 592 incidenti mortali sulle strade svizzere analizzati uno per uno dall'UPI - Ufficio Prevenzione Infortuni e riguardano in primo luogo:

i soggetti più deboli e a rischio nel traffico, dai pedoni ai ciclisti, dai motociclisti ai passeggeri delle autovetture;

le problematiche della velocità e della attitudine alla guida.

Nel 2004 la Confederazione fissa col programma "VIA SICURA" la sua nuova politica della sicurezza stradale e definisce le misure da attuare per raggiungere nel 2010 il risultato di dimezzare il numero dei morti e dei feriti gravi del 2000, portandolo intorno ai 300 per i morti e a 3000 per i feriti gravi.

Il programma riprende quasi due terzi delle misure contenute nel rapporto base VESIPO 2002 dell'UPI, 56 le misure nei seguenti campi:

Educazione alla mobilità e sicurezza a tutti i livelli scolastici

Impegno a livello internazionale per una maggiore sicurezza dei veicoli

Analisi e eliminazione dei tratti stradali pericolosi e con elevato numero di incidenti

Definizione delle norme della circolazione

Divieto di guida sotto l'influsso di alcol per i conducenti professionali e per i nuovi conducenti

Sistematica formazione continua per i recidivi

Guida con fari di giorno

I costi di attuazione del programma a carico del settore pubblico, in gran parte dovuti all'intervento sui tratti stradali pericolosi e agli accresciuti controlli stradali, sono coperti da un aumento percentuale del premio di assicurazione di responsabilità civile dei veicoli tenendo conto del fattore di rischio. Sconti per chi non crea incidenti e supplementi per i conducenti a rischio.

L'UPI accompagna l'avvio di "VIA SICURA" con una particolare sottolineatura degli interventi di miglioramento della infrastruttura stradale e tecnica dei veicoli e della intensificazione dei controlli di polizia, elemento decisivo per la "produzione" massiccia dei comportamenti virtuosi nel traffico, vista l'insufficienza (in Svizzera) degli appelli all'autoresponsabilità.

L'UPI raccomanda inoltre la promozione esplicita del limite di velocità di 70 km/h sulle strade extraurbane particolarmente pericolose e impegni ulteriori sulla tematica dei motociclisti, sull'uso delle cinture di sicurezza e sul "colpo di sonno".

Quali sono i principali insegnamenti da raccogliere dall'esperienza svizzera ed in particolare al programma "Via Sicura"?

Più che andare a cercare le singole azioni, ognuna con la propria posizione nella scala delle priorità e con i propri effetti diretti ed indiretti che gli svizzeri hanno quantificato in morti ed incidenti gravi evitati, bisogna cogliere il modello organizzativo, la volontà politica forte e la programmazione impostata mirata realmente ad affrontare il problema.

Gli svizzeri hanno coinvolto molto gli psicologi nel loro piano per la sicurezza stradale, pertanto oltre alle azioni di riorganizzazioni dello spazio strada, al riordino viabilistico e d'offerta di molte forme di mobilità, gli svizzeri credono negli aspetti comunicativi, educativi e percettivi, oltre che nelle modalità di rieducazione di coloro che trasgrediscono ripetutamente il codice o che compiono incidenti o infrazioni gravi.

Gli svizzeri partono da una realtà più avanzata, hanno, soprattutto nei Cantoni di lingua tedesca e francese, una buona diffusione delle zone 30 e della cultura della Moderazione del Traffico, percorsi ciclabili urbani ed extraurbani, eppure comunque si pongono l'obiettivo di migliorare. Dovremmo pertanto allinearci almeno alle loro condizioni di partenza - moderazione del traffico estesa, limiti di velocità, controlli efficaci - e poi utilizzare le azioni che loro hanno individuato.