

LA SICUREZZA DEI CICLISTI

La sicurezza è strettamente legata alla diffusione della ciclabilità. Spesso è proprio l'assenza di sicurezza (o la sua percezione) che giustifica il mancato uso del nostro mezzo primario di locomozione. Di seguito si affrontano gli argomenti più ricorrenti e controversi al fine di valutarli in modo documentato e razionale. Occorre sottolineare che a volte le risposte non sono intuitive, ma che anzi è necessario sfatare pregiudizi radicati. D'altronde vale l'equazione maggiore sicurezza = maggiore uso della bicicletta, ma anche il suo reciproco: più bicicletta = più sicurezza (e migliore qualità della vita).

Sommario

1. Quale pericolo si corre ad andare in bicicletta.....	2
2. Analisi dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata	2
3. Gli obiettivi comunitari	2
4. Criticità delle strade italiane	3
5. Convenienza dell'uso della bicicletta	3
6. Gli interventi più efficaci per aumentare la sicurezza dei ciclisti.....	3
7. I comportamenti di autoprotezione	4
8. Gli incidenti tipici dei ciclisti.....	5
9. La presunta incompatibilità tra ciclisti e pedoni	5
10. Approfondimenti sul tema del casco obbligatorio	5
11. Priorità di intervento sul Codice della Strada	6
12. La campagna per il riconoscimento dell'infortunio in itinere.....	7
13. Cosa rappresenta Visione zero per i ciclisti	8
14. Attualità della campagna salviamoiciclisti	8
15. Trasporto pubblico e biciclette.....	9
16. Dove reperire i fondi	9
17. Politiche della mobilità e della sicurezza.....	9
18. Vademecum per le associazioni.....	10

1. Quale pericolo si corre ad andare in bicicletta

È bene ricordare che qualsiasi attività comporta un rischio, anche la più innocua (si pensi che oltre un terzo di tutti gli infortuni mortali avviene dove ci si ritiene più al sicuro, ovvero tra le pareti domestiche); per inquadrare qual è il rischio che si corre andando in bicicletta è utile riferirsi alla curva di correlazione velocità di impatto – mortalità. È possibile verificare che per impatti con velocità inferiori a 30 km/h (equivalenti ad una caduta da un primo piano di un'abitazione) la probabilità di morte non è nulla ma è trascurabile, a 50 km/h (come una caduta da un terzo piano) un impatto su due può risultare mortale mentre per velocità superiori ci si avvicina alla certezza della fatalità. Inoltre se un mezzo motorizzato incrocia una bici/pedone a 30 km/h il tempo di reazione è minore di quello di frenata mentre a 50 km/h considerando il tempo di reazione, la distanza di arresto è tale da non permettere di evitare l'investimento. Per rispondere alla domanda iniziale si può pertanto affermare che *il rischio connesso all'andare in bicicletta a livello amatoriale (velocità < 30 km/h) è trascurabile ed è paragonabile a quello dell'andare a piedi. Il rischio per il ciclista ed il pedone è quello di essere investiti da un mezzo motorizzato che vada ad una velocità di 50 km/h e oltre.*

2. Analisi dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata

Nel 2010 sono stati registrati 263 morti e 14655 feriti tra i ciclisti e 614 morti e 21367 feriti tra i pedoni. In entrambi i casi è possibile annotare una riduzione negli ultimi dieci anni dei morti (-19% ciclisti e -34% pedoni) a fronte di un incremento dei feriti (+ 40% per i ciclisti e +18% per i pedoni). Presi così i dati dicono tutto e niente. Se confrontiamo i dati con quelli degli altri paesi europei notiamo che in Italia i morti per 100.000 abitanti sono nella media europea. Addirittura la metà di quelli dell'Olanda (0,44 contro 0,84). Se però confrontiamo i morti per miliardo di km percorso il dato si inverte (18 in Olanda, 26 in Italia). Quello però che è confortante è che la riduzione dei morti in Italia si è verificata a fronte di un aumento del numero dei ciclisti e dei km percorsi. Tutti questi numeri convergono ad un unico risultato che per molti risulta sorprendente: aumentando il numero dei ciclisti si riduce il rischio di andare in bicicletta (e viceversa). Per inciso l'aumento del numero dei ciclisti porta a ridurre i rischi anche per pedoni ed automobilisti. Il parametro per monitorare questo dato è il modal split o composizione modale (numero di spostamenti in bici sul totale degli spostamenti). In Italia stiamo faticosamente passando dal 4% al 5%. Molti Comuni si sono posti l'obiettivo di raggiungere il 15% (Carta di Bruxelles). La Germania si è posta l'obiettivo del 20% come paese. In Olanda attualmente sono al 27%. Per rispondere alla domanda iniziale *i morti sono sempre troppi e inaccettabili, ma i dati ci dicono che la situazione sta migliorando.*

3. Gli obiettivi comunitari

Come noto entro il 2010 la Comunità europea si è posta l'obiettivo di dimezzare i morti sulla strada in dieci anni. In Italia la riduzione complessiva è stata buona (-42%) ma non ha raggiunto l'obiettivo. In realtà separando i dati si nota che la riduzione nelle 4 ruote è stata pari al 52% (obiettivo raggiunto) mentre per l'utenza debole (bici+pedoni+moto) la riduzione è stata del 29% (19% per i ciclisti). Risulta pertanto evidente che le azioni messe

in atto per la protezione di auto e camion sono risultate molto più efficienti rispetto a quelle degli altri utenti della strada. Quanto detto è rafforzato da un'ulteriore evidenza: a partire dal 2009 (al momento caso unico in Europa), i morti tra l'utenza debole hanno superato quelli tra gli utenti delle quattro ruote (2033 contro 2019 nel 2010 non conteggiando i veicoli speciali). *Ne consegue che, come indicato dal nuovo programma quadro 2011-2020 le prossime azioni, per essere efficaci, dovranno essere indirizzate a proteggere ciclisti pedoni e motociclisti.*

4. Criticità delle strade italiane

Dal punto di vista dell'incidentalità le strade italiane hanno una peculiarità rispetto al resto d'Europa. Infatti (dati 2010) sulle strade urbane sono avvenuti il 76% del totale degli incidenti, con il 72% dei feriti ed il 43% dei morti. Se è normale che la maggior parte degli incidenti avvenga in città, lo è molto meno che ci siano quasi la metà dei morti, dato che il regime di velocità dovrebbe essere più basso rispetto a strade extraurbane ed autostrade. Infatti la media europea (morti in città sul totale) è pari al 34% ed in molti paesi scende sotto il 25%. Ciò si spiega in un solo modo: le città italiane sono più insicure delle corrispondenti città dell'Europa occidentale. Non può sorprendere pertanto che in ambito urbano il 42% dei morti sia un pedone o un ciclista che diventa il 76% (3 su 4) se aggiungiamo i motociclisti. *Ne consegue che per migliorare la sicurezza stradale occorre partire dai centri urbani ed intervenire prioritariamente a protezione dell'utenza debole.*

5. Convenienza dell'uso della bicicletta

Finora l'attenzione è stata incentrata sui rischi che si corrono in bicicletta per la presenza del traffico autoveicolare. Questi rischi sono inaccettabili e quindi devono essere ridotti. Ma anche alle condizioni attuali andare in bicicletta presenta vantaggi per la salute che superano abbondantemente gli svantaggi. È stata effettuata un stima calcolando gli effetti sulla salute sostituendo brevi spostamenti dall'auto alla bici tenendo conto di tutti i rischi per la salute, dagli incidenti stradali all'ingestione di polveri fini. Si è calcolato che il guadagno in speranza di vita attesa per l'esercizio fisico prodotto nello spostamento è quantizzabile da 3 a 14 mesi pro-capite, mentre è possibile stimare da 1 a 40 i giorni persi (sempre in termini di speranza di vita attesa) a causa dell'esposizione alle polveri sottili e da 5 a 9 giorni persi a causa di incidenti stradali mortali. Altri studi indicano che il rapporto tra giorni di vita guadagnati e persi è pari a 20:1. I vantaggi per la società (Servizio Sanitario Nazionale) sono inoltre ancora superiori a quelli dei singoli ciclisti singoli” Jeroen de Hartog e Gerard Hoek, IRAS, NL. *Ne consegue che anche alle condizioni attuali andare in bici conviene sempre (si pensi che i giorni di malattia di chi va in ufficio in bici sono la metà di chi ci va in macchina).*

6. Gli interventi più efficaci per aumentare la sicurezza dei ciclisti

Da quanto sinora detto risulta incontrovertibile che occorrono interventi per aumentare la sicurezza dei ciclisti ed in generale di tutta l'utenza debole. Dovendo individuare gli interventi più efficaci occorre procedere senza pregiudizi. Non servono, anzi sono controproducenti quegli interventi che tendono a ghettizzare i ciclisti e quindi a disincentivarli. *Il primo intervento di gran lunga più efficace è stato sintetizzato in uno slogan inglese: Safety in numbers. Ovvero: più ciclisti = più sicurezza , meno ciclisti = più*

rischio. È stata addirittura calcolata una correlazione diretta tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità. Jacobsen, Inj Prev 2003;9(3):205-9, ha calcolato che raddoppiando i ciclisti il rischio per km si riduce del 34% mentre se questi si dimezzano il rischio aumenta del 52%. *Tutti i paesi che hanno raggiunto un modal split ciclistico superiore al 15% sono caratterizzati da una riduzione globale dell'incidentalità stradale.*

Il secondo intervento in ordine di importanza è la riduzione delle differenze di velocità. Si è già detto che c'è una correlazione diretta tra velocità di impatto e mortalità. Ne consegue che le zone 30 devono essere la regola e non l'eccezione; prioritarie anche rispetto alle piste ciclabili. Occorre inoltre garantire il non superamento dei 50 km/h in città, come già previsto obbligatoriamente dal codice della strada, anche se poco rispettato. Occorrerebbe pertanto dividere le arterie cittadine tra direttrici di attraversamento (velocità max 50 km/h) e traffico locale (velocità max 30 km/h). Questa soluzione permetterebbe anche una riduzione degli incroci semaforici, una maggiore fluidità del traffico, velocità medie di percorrenza anche superiori alle attuali (spesso inchiodate a circa 15 km/h) e totale compatibilità tra traffico motorizzato e non motorizzato.

È possibile sottoporre agli amministratori cittadini la considerazione per cui tutte le strade urbane possono rientrare nelle seguenti categorie: se abbastanza larga può essere ridotta in sezione per ricavare una ciclabile; altrimenti se un marciapiede è abbastanza largo può essere separato per l'uso dei pedoni e dei ciclisti; altrimenti uno dei due marciapiedi può essere dedicato ad uso promiscuo; in tutti gli altri casi la strada può avere un limite di 30 km/h.

7. I comportamenti di autoprotezione

Si è detto che il principale rischio per i ciclisti è quello di essere investiti. Per sintetizzare al massimo i consigli di autotutela, il ciclista deve farsi vedere e prevenire le mosse degli altri mezzi. In particolare il ciclista deve:

- **farsi VEDERE:** luci e catadiottri non sono optional ma sono elementi fondamentali e obbligatori per la sicurezza del ciclista e devono quindi essere sempre presenti e in condizioni di efficienza. Idonei capi di abbigliamento migliorano ulteriormente la visibilità oltre ad essere obbligatori nelle ore notturne ed in galleria
- **farsi SENTIRE:** anche il campanello è obbligatorio, ma quelli in commercio sono spesso scadenti; è bene quindi operare una scelta accurata
- **rispettare le NORME:** conoscere e rispettare norme e segnaletica (Codice della Strada) è un modo per partecipare consapevolmente alla propria sicurezza
- **essere PRUDENTE:** prudenza e buon senso aiutano a prevenire incidenti e anticipano eventuali errori altrui

È da ricordare che il mancato rispetto degli obblighi di visibilità per i ciclisti è sanzionabile e sarebbe auspicabile che l'obbligo sia fatto rispettare.

Esistono inoltre vademecum che dettagliano le principali situazioni pericolose per ciclisti ed i comportamenti da seguire (Comune Reggio Emilia, Comune Milano). Di seguito le principali casistiche da affrontare con la dovuta preparazione:

- L'incrocio da destra
- La portiera aperta
- Il semaforo rosso
- Il gancio a destra
- L'incrocio a sinistra
- L'impatto posteriore
- In bici sui passaggi pedonali
- Lo scontro frontale contromano
- Lo scontro nelle rotatorie
- L'angolo cieco dei camion

8. Gli incidenti tipici dei ciclisti

Il 90% degli incidenti avviene in area urbana. In città il 60% degli incidenti si verifica in corrispondenza di intersezioni e incroci. In ambito extraurbano è vero il contrario: solo il 10% si verifica nelle intersezioni. Negli incidenti agli incroci circa metà avvengono a incroci segnalati e il rimanente a quelli non segnalati. Nelle zone 30 il numero degli incidenti gravi è irrilevante

Meno del 15% degli incidenti registrati accade al ciclista da solo; di questi il 90% è in ambito urbano. Incidenti mortali da solo rappresentano solamente l'8% del totale. Gli incidenti da solo avvengono per caduta, fuoriuscita o urto contro veicolo. L'80% degli incidenti a ciclisti ed il 70% di quelli letali è causato da autovetture. Quasi il 90% degli incidenti avviene con veicolo in marcia e di questi l'80% è laterale o fronto-laterale.

Per quanto riguarda l'età la distribuzione di tutti gli incidenti c'è una netta prevalenza della fascia di età 25:50. Gli incidenti gravi (mortalità) interessano maggiormente gli anziani di più di 70 anni. Rari i casi sotto i 13 anni. Per quanto riguarda il sesso gli incidenti minori vedono un rapporto 2:1 tra uomini e donne, quelli mortali un rapporto di 4:1.

9. La presunta incompatibilità tra ciclisti e pedoni

Spesso le diatribe tra ciclisti e pedoni, in particolar modo sull'uso congiunto dei marciapiedi, spostano l'attenzione dal vero problema comune della pericolosità del traffico a quattro ruote (auto e camion ruote causano rispettivamente il 92% dei morti tra i ciclisti e l'86% tra i pedoni). In paesi ad alta ciclabilità la convivenza è più frequente. In realtà la frazione di incidenti a pedoni da attribuirsi a ciclisti è l'1,3%; i morti rappresentano lo 0,3% *Dal punto di vista statistico il problema è irrilevante. Dal punto di vista dell'educazione è possibile lavorare sia sulle regole della convivenza che sulla comunicazione.*

10. Approfondimenti sul tema del casco obbligatorio

Spesso il casco obbligatorio viene considerato il primo provvedimento per la tutela dei ciclisti (in particolar modo da chi non va in bicicletta) pensando all'analogo provvedimento adottato per chi va in moto. Per affrontare l'argomento in modo ponderato occorre fare alcune semplici considerazioni. La prima considerazione ne riguarda l'utilità. Il casco è utile. È una protezione aggiuntiva alla testa che è sicuramente vulnerabile in caso di caduta. Siamo favorevoli all'uso del casco e ne incentiviamo l'utilizzo. Diverso è il discorso riguardo l'efficacia: a differenza del casco per la moto, per permettere una respirazione

aerobica il casco del ciclista è più leggero (materiali più poveri) e non arriva a proteggere il mento, per cui è certificato per impatti fino a 23-25 km/h con rilasci di energia di circa 100 joule. Al di sopra di queste velocità (tipiche del ciclista che cade senza essere investito) non si ha alcuna garanzia. Il casco è quindi ininfluenza negli investimenti da mezzi motorizzati. Poiché questi ultimi rappresentano la quasi totalità degli incidenti gravi e mortali ne consegue che il casco aiuta (negli incidenti minori) ma non salva (in quelli gravi).

La questione se risulta opportuno prevederne l'obbligatorietà diventa delicata, dato che trattasi di un problema di analisi costi-rischi-benefici. Sicuramente proteggerebbe dalla caduta sfortunata (e rara) con battuta della testa contro lo spigolo del marciapiede, ma in tal caso occorrerebbe prescriverlo obbligatoriamente anche per i pedoni (il rischio è lo stesso). A livello sociale le conseguenze dell'obbligo sarebbero però devastanti. L'introduzione obbligatoria ha sempre portato alla riduzione del numero dei ciclisti in tutti i paesi dove si è verificata. Ma tutti gli studi confermano che la prima misura di sicurezza per i ciclisti è la presenza di un alto numero di ciclisti nel traffico. La conseguenza del provvedimento è che paradossalmente il casco obbligatorio aumenterebbe il rischio per i ciclisti superstiti.

E per quanto concerne i bambini? I bambini sono in teoria più vulnerabili. Anche in questo caso occorre osservare che i bambini sotto i 14 anni rappresentano un gruppo eterogeneo. C'è una notevole differenza tra un bambino fino ad 11 anni ed uno che va alla scuola media. Le statistiche inoltre dicono che sotto i 14 anni gli incidenti mortali riguardano meno del 3% di tutti i casi (a fronte di oltre il 50% per gli over 60) e tra questi il casco non sarebbe comunque risolutivo. Altre evidenze ci dicono che tutti i paesi ad alta ciclabilità non prevedono il casco obbligatorio e che non è stata rilevata alcuna correlazione tra uso del casco obbligatorio (dove previsto) e riduzione dell'incidentalità per km (negli USA il tasso di utilizzo è circa del 40%, ma l'incidentalità per km è doppia rispetto all'Italia, in Olanda l'incidentalità è un terzo della nostra senza l'uso del casco).

Di conseguenza la posizione FIAB comune a tutte le associazioni ECF è favorevole all'uso e contraria all'obbligo

11. Priorità di intervento sul Codice della Strada

È auspicabile prevedere una norma quadro che tuteli e incentivi la mobilità ciclistica. È da prevedere una revisione significativa del Codice della Strada. Le modifiche dovranno permettere: una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono, una sua semplificazione sostanziale, soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale

Occorre partire dai principi informativi del Codice stesso. Infatti l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

Ciò significa che tutti gli interventi a favore di una mobilità sostenibile sono già sanciti dall'articolo 1 (ovvero proprio dai principi informativi del codice) e che quindi i costi economici e sociali ed ambientali vanno imputati al traffico veicolare, mentre tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno- o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

È da prevedere una esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile, ed i provvedimenti di modifica devono quindi rispondere ai requisiti di facilitare l'utenza non motorizzata (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico) ed integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere criterio primario di progettazione

Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento.

Tra gli specifici argomenti per cui si richiede una revisione del Codice possiamo citare:

- Classificazione delle strade
- Circolazione in doppio senso di marcia per le biciclette
- Obbligo uso piste ciclabili
- Attraversamenti (Segnali inizio e fine pista, Attraversamenti rialzati, Segnaletica di attraversamento)
- Intersezioni semaforizzate (Lanterne semaforiche, Corsie ciclabili di attestamento, Linea di arresto avanzata)
- Pavimentazioni colorate
- Biciclette nelle corsie bus
- Biciclette nelle aree pedonali
- Interferenza con manovra di svolta a destra
- Definizione stradali e di traffico
- Definizione veicoli
- Segnaletica verticale ed orizzontale
- Segnali complementari
- Integrazione bicicletta – trasporto pubblico locale (Sagoma limite)
- Limiti di velocità
- Rotatorie (Precedenza)
- Sorpasso

12. La campagna per il riconoscimento dell'infortunio in itinere

Si è detto che tutti gli interventi a favore di una mobilità sostenibile sono già sanciti dall'articolo 1 del codice della Strada, per cui occorre favorire tutte le modalità di spostamento alternativo all'auto (collettivo - autobus, treno o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi). In questo senso si pone la nostra campagna perché lo spostamento in bici casa-lavoro sia riconosciuto dall'INAIL alla pari del trasporto pubblico nell'infortunio in itinere. Oggi invece viene ancora riconosciuto solo se "necessitato" (ovvero se non è possibile usare uno spostamento pubblico nella stessa tratta) alla stregua

dello spostamento motorizzato privato. La motivazione non esplicita è che la sicurezza in bici è inferiore a quella dei mezzi pubblici. Come si è però precedentemente dimostrato ciò non è vero ed addirittura l'uso della bici rappresenta un notevole risparmio per il Servizio Sanitario Nazionale in termini di minori giorni di malattia.

13. Cosa rappresenta Visione zero per i ciclisti

Visione zero è un approccio filosofico che ha influenzato il legislatore in altri paesi (Svezia, Svizzera e altri). Si basa sul principio che nessun incidente è accettabile e che occorre intervenire su tutti gli elementi che caratterizzano la sicurezza stradale, ovvero: infrastrutture stradali, veicoli e utenti della strada. A tal proposito gli interventi da noi considerati prioritari sono

- per le infrastrutture stradali tutti gli interventi legati alla moderazione del traffico in ambito urbano ed alla separazione dei flussi in ambito extraurbano
- per i veicoli, gli interventi di sicurezza passiva (airbag esterni, specchietti anti angolo morto per camion, etc.) e di sicurezza attiva (quali sistemi di blocco e controllo della velocità dei veicoli a motore); per le biciclette un maggior controllo sulla qualità dei mezzi in circolazione
- per gli utenti della strada il potenziamento dei sistemi coercitivi (mancato rispetto strisce pedonali, eccesso velocità, etc.) e dei sistemi educativi (formazione autisti e ciclisti)

14. Attualità della campagna salviamoiciclisti

I movimenti spontanei traducono i bisogni diffusi. In questo caso l'iniziativa partita da un gruppo di blogger ha evidenziato quanto sia sentito l'uso della bicicletta e quanto siano insensibili le amministrazioni nel non tradurre questa esigenza in politiche attive. La campagna salviamo i ciclisti ha tradotto 8 priorità lanciate dal Times sicuramente condivisibili. Di seguito si riportano gli stessi 8 punti leggermente modificati in modo da essere più rispondenti alla nostra realtà:

- Recepiamo in Italia le direttive comunitarie che obblighino gli autoarticolati a dotarsi di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza che evitino ai ciclisti di finire sotto le ruote.
- Ogni Comune individui obbligatoriamente gli incroci e le tratte più pericolose per ciclisti e pedoni e pianifichi gli interventi per ridurli
- Condurre un'indagine per determinare mobilità ciclistica (composizione modale) e incidentalità per ogni comune e pianificare gli obiettivi da raggiungere sia in termini di mobilità che di riduzione incidentalità per i ciclisti
- Il 2% del budget dell'ANAS dovrà essere destinato a interventi destinati ad incrementare la mobilità ciclistica e ridurre l'incidentalità (piste ciclabili di nuova generazione, zone 30, etc.)
- La formazione degli automobilisti deve tenere conto della sicurezza dei ciclisti, occorre promuovere la formazione dei ciclisti ed investire in campagne di comunicazione per la mobilità ciclistica.
- 30 km/h deve essere il limite di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili.

- I privati devono essere invitati a sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili prendendo ad esempio lo schema di noleggio bici londinese sponsorizzato dalla Barclays
- Ogni città deve avere un ufficio biciclette che deve individuare un commissario alla ciclabilità dotato di poteri per promuovere le riforme.

15. Trasporto pubblico e biciclette

Nonostante vengano a volte contrapposti, trasporto pubblico e biciclette non sono assolutamente antitetici. Nei paesi ad alta ciclabilità anche il trasporto pubblico è diffuso in modo capillare. In particolar modo occorre potenziare tutti gli interventi di intermodalità quali treno+bici (anche sui trasporti non regionali), bus+bici, metro+bici che semplificano e velocizzano gli spostamenti alternativi all'auto privata.

16. Dove reperire i fondi

Il trasporto pubblico non può e non deve rispondere a logiche di mercato. La necessità di tagli però spesso penalizza questo segmento essenziale per la collettività. È bene ragionare pertanto sul costo indotto generato dalla deregulation verso il trasporto privato.

Gli incidenti stradali costano da soli ad oggi (dati 2010) circa 28 miliardi di euro l'anno pari a €500/persona ovvero €1000/auto; l'inquinamento da traffico (rumore ed emissioni atmosferiche in primis) costa circa 90 miliardi di euro l'anno. In totale l'attuale sistema costa mediamente di soli costi indotti circa € 2000/persona ovvero € 4000/auto.

Qualsiasi commento sulla sostenibilità delle attuali politiche risulta superfluo

17. Politiche della mobilità e della sicurezza

È possibile sintetizzare le politiche da richiedere ai nostri amministratori locali e nazionali come segue:

- Individuare gli obiettivi.
Senza obiettivi quantizzati nessun risultato può essere raggiunto.
DEREGULATION=MOBILITA' INSOSTENIBILE. È possibile invece porsi l'obiettivo di raggiungere il 50% degli spostamenti senza utilizzo della motorizzazione privata (a partire dai centri urbani) e di dimezzare il numero dei morti tra gli utenti deboli entro il 2020
- Misurare i risultati
Senza dati non si raggiungono gli obiettivi. Occorre Verificare e monitorare le esigenze degli utenti del trasporto pubblico (**Consulta mobilità**), Raccogliere e censire i **dati sulla mobilità** (composizione modale), Istituire e coordinare un **Osservatorio sui dati dell'incidentalità** (vedi O.U.D.), Aggiornare le politiche in funzione dei dati raccolti
- Pianificare le azioni
La pianificazione è la base dell'azione. Occorre creare un **Masterplan** del trasporto pubblico e della mobilità ciclistica e pedonale, Rivitalizzare il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** e rivedere il **Piano Trasporti**, dotarsi su scala locale di **Piani della sicurezza** in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza, le azioni teoricamente ed effettivamente perseguibili e **Piani della**

mobilità, integrati nei Piani del traffico, concordare annualmente le azioni prioritarie in funzione dei dati raccolti e delle risorse e verificarle con un garante

- Investire in comunicazione
La maggioranza della popolazione è favorevole alle sistemazioni ciclabili ed al trasporto pubblico. Gran parte del successo e dell'accettabilità di una politica innovatrice degli spostamenti dipende dalla strategia di comunicazione (Graz). Occorre contrastare il monopolio della pubblicità pro auto (magari drenando qualche risorsa). Pianificare e preannunciare campagne di controllo e dissuasione. Investire nella comunicazione nelle scuole
- Intraprendere azioni decise
Non esistono politiche neutre: o si fanno azioni a favore della mobilità sostenibile, oppure la si ostacola
- Individuare le risorse
Senza risorse nessun progetto può essere realizzato
- Investire in infrastrutture
Ovviamente in un'ottica di mobilità sostenibile

18. Vademecum per le associazioni

Le iniziative sul tema della sicurezza trovano sempre interesse e partecipazione.

È opportuno prevedere periodicamente in modo sistematico iniziative volte a verificare la sicurezza del mezzo (messa punto, controllo gomme, freni, campanello e luci)

Organizzare corsi sulla sicurezza stradale per i ciclisti per far conoscere il Codice della Strada, ma anche i diritti del ciclista e le tecniche di autodifesa

Fare pressioni sull'amministrazione locale perché si doti di un Piano della sicurezza stradale ed un piano della mobilità ciclistica integrato nel Piano del Traffico. Pretendere un osservatorio sui dati dell'incidentalità dell'utenza debole e la raccolta dati sulla mobilità. Fare campagne per il rispetto delle regole, leggi multe, ad es. per il rispetto di attraversamenti pedonali, limiti di velocità, parcheggio su ciclabili.

Promuovere la ciclabilità e la mobilità sostenibile (zone 30, controllo velocità, riduzione carreggiate auto, ciclabili, stazioni bici) migliora anche la sicurezza.

Organizzare iniziative (registri, punzonature, bici civetta) contro i furti delle biciclette