



PRIMO PIANO

Due ruote insicure

+40%

il numero di ciclisti feriti
nel 2010 rispetto al 2001

P
a
st
b
te
tu
a
st

in
si
so
18
m
è
te
le
(2
rit
40
flu
lar
ita

Nu
Il c
dec
gli
la s
mig
ulte
Sat

VOGLIAMO IL CASCO

-21%

il numero di ciclisti morti
nel 2010 rispetto al 2001

Il bilancio delle vittime della strada migliora. Però crescono i feriti tra i ciclisti. Per i quali urge un sistema di protezione efficace, sull'esempio degli scooteristi

di Emilio Dedeidi

Le città italiane si stanno sempre più riempiendo di ciclisti. Sarà per la crisi, sarà per il desiderio di sfuggire al traffico, sarà per la chiusura dei centri storici, sarà per la crescente sensibilità ambientalista, ma il fenomeno è evidente. La tendenza porta però con sé un corollario tutt'altro che secondario: il rischio di un aumento delle vittime della strada. Sono le statistiche a confermarlo.

Negli ultimi dieci anni, il bilancio degli incidenti stradali in Italia è migliorato considerevolmente: dal 2001 al 2010 i morti sono diminuiti del 42,4%, i feriti del 18,9%. E le stime relative al 2011 confermano questo andamento positivo. Non è così, però, per i ciclisti: nello stesso arco temporale, la flessione del numero delle vittime è stata pari solo alla metà (21%), mentre il dato relativo ai feriti è cresciuto addirittura del 40%. Una cifra sicuramente influenzata dall'aumento del "circolante", ovvero della quantità di italiani che si muovono in biciclet-

ta, ma che deve far riflettere. Oltre 260 morti e quasi 15.000 feriti gravi all'anno costituiscono infatti un quadro inaccettabile per i costi che rappresentano. Umani, prima di tutto: una vita spezzata porta con sé un bagaglio di sofferenze indicibili. Sociali, poi, perché il prezzo da pagare, in termini di assistenza sanitaria, è un fardel-

lo che quest'Italia affannata non è più in grado di sopportare. Bisogna dunque fare subito qualcosa per fermare questa strage.

Non solo piste

Campagne importanti sono già in atto, a partire dalla cosiddetta "salvaciclisti" avviata in molte città italiane. Si sta cercan- ➤

Numeri eloquenti

Il confronto tra i dati del primo decennio del secolo riguardanti gli incidenti stradali rivela come la sicurezza sia considerevolmente migliorata (anche se ci sono ulteriori margini di progresso). Salvo che per i ciclisti





► do di educare gli utenti della strada a un maggiore rispetto reciproco, si stanno costruendo chilometri di piste ciclabili. Non basta. Un esempio illuminante arriva dall'altro mondo delle due ruote, quelle motorizzate. Al pari delle bici, moto e scooter hanno conosciuto nell'ultimo decennio un'esplosione nei nostri centri urbani.

Comprendibile: costano meno di un'auto, sgusciano ovunque, si parcheggiano in un fazzoletto. Ma al boom quantitativo **non ha corrisposto un pari incremento di pericolosità**. Anzi, i dati evidenziano tra il 2001 e il 2010 un calo del 24,6 e del 24,5%, rispettivamente, del numero di morti e feriti in sella di motocicli e ciclomotori. ►

BICICLETTE DEBOLE CALO DELLE VITTIME, LESIONI IN RIALZO

-21%

Anno	Morti	Feriti
2001	334	10.339
2005	317	12.476
2007	352	14.535
2008	288	14.573
2010	263	14.472

Fonte: Istat

Alto è il tributo di sangue pagato sulle nostre strade dal popolo dei ciclisti; utenti deboli che sono in grande crescita soprattutto in città, ma la cui protezione non può essere affidata solo alle campagne di educazione a un maggiore rispetto reciproco tra conducenti di due e quattro ruote. Servono strumenti legislativi efficaci, come si è rivelato l'obbligo del casco per gli scooteristi.

+40%

MOTO E CICLOMOTORI LA SVOLTA È ARRIVATA DOPO IL 2000

-24,6%

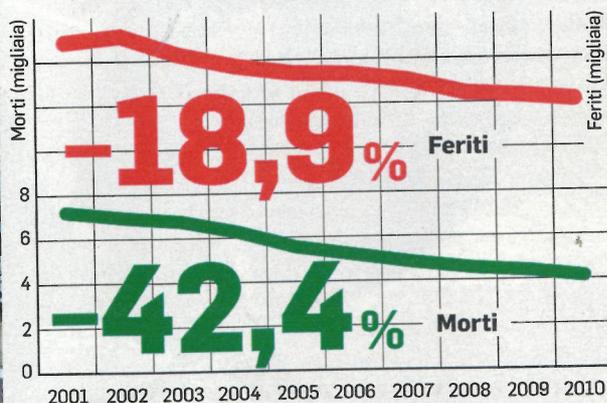
Anno	Morti	Feriti
2001	1.581	102.710
2005	1.559	94.840
2010	1.204	77.590

Fonte: ACI-Istat

Nel periodo 2001-2010, il numero delle vittime è sceso più velocemente fra i motociclisti che fra i ciclisti, ma la vera differenza riguarda i feriti; mentre fra i secondi sono aumentati del 40%, tra i primi sono scesi del 24%. Per questi ultimi, dal 2000, il casco è obbligatorio.

-24,4%

INCIDENTI STRADALI CRESCE LA SICUREZZA, MA NON ABBASTANZA



Fonte: elaborazione Fondazione Ania per la sicurezza stradale su dati Istat

Le nostre strade sono più sicure: merito delle auto, che hanno fatto registrare grandi progressi, e delle autostrade, dove i tassi di mortalità sono in forte calo. Per non parlare delle norme più severe (patente a punti, alcoltest) e del numero crescente di controlli. Ora, però, bisogna fare qualcosa per gli utenti deboli, ciclisti in primis.

Nemici mai

REGOLE DI CONVIVENZA

C'è un "partito" degli automobilisti e uno dei ciclisti. C'è chi difende a spada tratta **le ragioni degli uni contro quelle degli altri**. A noi queste contrapposizioni paiono sterili: la strada è di tutti, l'importante è saperla usare. Con prudenza, buon senso e, soprattutto, con rispetto reciproco. Ci sono cose, infatti, che **non bisogna fare mai**, indipendentemente dal mezzo che si sta usando. E altre, invece, più specifiche. Le abbiamo sintetizzate in questa pagina, con immagini eloquenti. Perché restino fissate nella memoria collettiva.

Trappole cittadine

Non sbucate mai troppo velocemente da passi carrai, stop e "dare precedenza"



Vale per tutti

Il semaforo rosso non ferma solo auto e moto, ma tutti i veicoli, bici comprese: rispettatelo

Guardatevi intorno

Prima di aprire le portiere, controllate sempre bene che non stia arrivando qualcuno



Stare al proprio posto

Il marciapiede è fatto per i pedoni, non per le biciclette. Sfrecciare sopra è pericoloso

Rispetto per le strisce

Non sostate mai, neppure con due sole ruote, a cavallo delle piste ciclabili



Gli attraversamenti

Anche le strisce pedonali sono per... i pedoni. Si scende e si porta la bici a mano

Occhio alla svolta

Quando girate a destra, fate attenzione a non avere un ciclista al vostro fianco

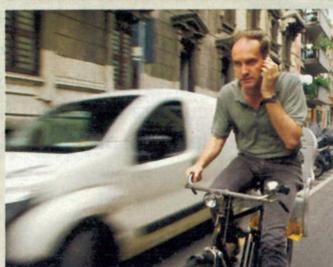


Contromano, no

I sensi vietati, salvo esplicita segnalazione, valgono anche per le biciclette: rispettateli!

Da evitare sempre

La sosta in doppia fila, oltre che vietata, è pericolosa per i ciclisti, che rischiano di più



Sentire il traffico

Cuffie, auricolari, telefoni sono pericolosi in bici, tanto quanto in auto: restate concentrati



Paesi con obbligo del casco

Australia
 Canada*
 Dubai
 Finlandia
 Malta
 Messico**
 Nuova Zelanda
 Spagna***
 Stati Uniti****
 Sud Africa
 Turchia



* Leggi su base provinciale e locale
 ** Legge non valida a Città del Messico
 *** Su strade extraurbane
 **** L'obbligo vige, talvolta per i minori di 16 o 18 anni, in circa la metà degli Stati e in molte contee, per ordinanze locali

Paesi con obbligo del casco per i minori (di età variabile tra 13 e 18 anni)

Corea del Sud
 Croazia
 Giappone
 Islanda
 Israele
 Repubblica Ceca
 Slovenia
 Svezia



► Che cosa ha inciso positivamente su questa evoluzione? Semplice: l'obbligo generalizzato del casco. Introdotto inizialmente (il 18 luglio 1986) solo per i motociclisti e i conducenti minorenni dei ciclomotori, adottato poi indistintamente per tutti a partire dal 3 marzo 2000. **Un provvedimento osteggiato da chi ne temeva il fastidio**, i capelli spettinati e il disagio per il caldo; ma una decisione che, una volta applicata su larga scala, ha salvato innumerevoli vite. E i risultati si sono visti subito. Allora perché, sulla base di questa positiva esperienza, non imporre l'uso di un casco di tipo appropriato anche ai ciclisti?

Le solite resistenze

Ci hanno provato, i legislatori, quando nel 2011 hanno messo mano alle modifiche al Codice della strada. Ma l'emendamento di un gruppo di senatori è capitolato di fronte all'immediata levata di scudi delle lobby. Solite le scuse accampate: precauzione inutile, troppo fastidioso, riduce il numero dei potenziali ciclisti, limita la libertà personale. Tutto già visto, già sentito: per il casco sui ciclomotori, per le cinture di sicurezza delle auto. Salvo, poi, abituarsi alle nuove disposizioni nel giro di pochi me-

si e goderne dei benefici per sempre.

Quanto al fatto che il casco serva anche in bicicletta, è la letteratura medico-scientifica a dimostrarlo. Le statistiche rivelano infatti che **oltre il 50% degli incidenti su questi mezzi comporta lesioni alla testa**. In città, le strade sono ricche di ostacoli, come marciapiedi con spigoli vivi, pali, archetti metallici, che possono rendere molto gravi le conseguenze di un urto con la testa

anche a bassissime velocità. I dati degli Usa, dove in molti Stati vige l'obbligo del casco almeno per i minorenni, rivelano che il 75% dei decessi dovuti a

IL 75% DEI DECESSI PER INCIDENTI IN BICI È DOVUTO A LESIONI A COLLO E TESTA

incidenti in bici è imputabile a lesioni al collo o alla testa. Il nostro cranio, del resto, è fragile e basta un forte movimento del cervello al suo interno per procurare una commozione cerebrale. Se, poi, l'impatto è tale da causare una frattura cranica, i rischi diventano enormi: formazione di ematomi che comprimono la massa cerebrale, emorragie (dovute anche a urti leggeri, se il soggetto ha arterie fragili), coma, lesioni motorie permanenti, fino alla morte. **Quattroruote vuole la sicurezza di tutti gli utenti della strada, non solo degli automobilisti**. Ed è per la loro tutela che chiede a gran voce l'introduzione dell'obbligo del casco per i ciclisti.



© Riproduzione riservata

PER PRO
 Affermate la
 all'estrema
 all'eccezione
 parabrezza c
 Venite a sc
 NUOVI
 WELCO