

Le novità per le bici

Anche nelle grandi città la bicicletta è sempre più amata, ma le politiche ciclabili sono insufficienti. Ora però si annunciano riforme importanti.

di Beba Minna

Potrebbe essere una vera rivoluzione per le biciclette, quella prevista dal nuovo Codice della strada, in discussione in commissione Trasporti alla Camera. Ma il condizionale è d'obbligo perché non sarebbe la prima volta che i proclami sulle politiche ciclabili si rivelano un nulla di fatto. Alcune proposte, peraltro, giacciono in Parlamento da tempo e non hanno mai visto la luce. Per esempio, la possibilità di andare contromano in bicicletta nelle

zone 30 (limite massimo 30 km/h) delle strade urbane, di cui si discute da anni. Questa volta si va oltre e il legislatore ipotizza persino di far circolare i ciclisti sulle corsie preferenziali per bus e taxi. Si ipotizza anche la possibilità di dare ai ciclisti la precedenza ai semafori, come succede in diversi Paesi al mondo, in primis in Olanda, con una doppia striscia di arresto, una per le bici e una per le auto, davanti ai semafori e agli stop. Per ora si tratta solo di test preliminari attorno

ai quali inizierà la discussione in commissione Trasporti alla Camera. Dunque, non solo è ovvio aspettarsi modifiche, ma è lecito prevedere tempi lunghi prima che alcune o tutte queste possibili novità entrino in vigore.

Contromano in città

La misura più rivoluzionaria è certo quella che permetterebbe di andare in senso opposto alle auto nelle vie a senso unico a lento scorrimento, seguendo

IN SINTESI

- Per conoscere le novità del Codice della Strada in merito alle due ruote
- Per diventare consapevoli dei vantaggi legati alla riduzione della velocità urbana a 30 km orari



esempi già sperimentati in Europa (come in Belgio, Regno Unito e Olanda, per citarne qualcuno). Secondo diversi studi, contrariamente a quanto si potrebbe credere, non aumenta il rischio di incidenti stradali, anzi consente un maggiore controllo di spazi e distanze. Il governo prevede che sia il sindaco a dover emanare un'ordinanza ma la misura dovrà essere indicata chiaramente dai cartelli.

Casco obbligatorio?

Un'altra importante proposta riguarda l'introduzione del casco obbligatorio per i ciclisti, a prescindere dalla loro età. Altroconsumo chiede che il casco diventi obbligatorio solo per i ciclisti di età inferiore ai 14 anni, e lo consiglia anche agli adulti, sperando che questo buon esempio si diffonda tra tutti coloro che ne sentono il bisogno, un po' come è avvenuto per i caschi da sci.

Il casco è indubbiamente una valida protezione, se è di buona qualità, della misura giusta e se viene indossato correttamente. Secondo la revisione sistematica degli studi sull'efficacia dell'uso del casco, i ciclisti che lo indossano hanno dal 63 all'88% in meno di possibilità di subire danni gravi alla testa in caso di incidente. Raccomandarne l'uso è sicuramente dovuto, renderlo obbligatorio per tutti potrebbe essere controproducente secondo diverse associazioni a tutela dei ciclisti. Innanzitutto, secondo le statistiche i traumi cerebrali sono ben più diffusi tra pedoni e automobilisti piuttosto che tra i ciclisti, motivo per cui l'uso del casco sarebbe una precauzione eccessiva. Come si evince del resto anche dalle scelte governative sull'obbligatorietà del casco in bici: al mondo sono pochissimi i Paesi in cui il casco per ciclisti è obbligatorio e in alcuni Stati è raccomandato unicamente per i bambini.

Alcuni studi suggeriscono addirittura che indossare il casco modifichi la percezione che gli automobilisti hanno dei ciclisti: quando li sorpassano, lasciano meno spazio a coloro che indossano il casco rispetto a chi non lo indossa. Quindi: se il casco riduce la possibilità di ferite alla testa in caso di caduta, allo stesso tempo potrebbe aumentare il rischio di essere vittima di un incidente.

Obbligando i ciclisti a indossare il casco, ►



INTERVISTA

MARCO MAZZEI

presidente di Milano
Bicycle Coalition

Cosa pensa delle novità previste per le biciclette?

«Tutte queste misure hanno senso se inserite in un ragionamento più ampio e cioè che il Codice della strada attuale racconta un'Italia che si muoveva esclusivamente con un mezzo di trasporto, l'automobile, a cui, in pieno boom economico, si dava campo libero su tutto. Con il passare degli anni le cose sono cambiate, adesso c'è una molteplicità di mezzi di trasporto che non sono automobili e che di fatto nel Codice non hanno rappresentazione né dignità. Il nuovo Codice della strada deve regolare in modo più democratico lo spazio pubblico, dove si muovono più mezzi di trasporto e le persone».

Si riferisce alla possibilità di pedalare contromano?

«La chiamerei "senso unico eccetto bici" (invece che contromano), che si vede ovunque in Europa, ma anche in molte cittadine italiane. Nelle strade con centri storici piccoli, dove è inverosimile costruire una corsia separata per le biciclette perché non c'è spazio, si è pensato a una norma che di fatto raddoppia gli spazi che i ciclisti possono usare in modo sicuro: all'interno di zone 30 e in carreggiate sufficientemente larghe».

Quali sono le priorità per i ciclisti?

«Innanzitutto la diffusione molto maggiore di zone 30, realmente moderate, dove le auto siano costrette ad andare più piano tramite interventi infrastrutturali. Per esempio alternando la sosta a destra e a sinistra per creare una sorta di slalom che faccia rallentare la circolazione. Un altro punto debole è la sicurezza attorno alle scuole. Bisognerebbe istituire zone pedonali attorno alle scuole dove si può, e dove non si può moderare il più possibile il traffico. Oltre a questi interventi strutturali ne servirebbero di tipo educativo spiegando il perché di certi divieti: penso ai genitori che ingorgano di auto in doppia fila le strade vicino alle scuole».

Lei è uno dei volontari di Massa marmocchi: ci spiega di cosa si tratta?

«Accompagniamo bambini a scuola in bicicletta, spiegando ai loro genitori come muoversi in sicurezza nel traffico urbano. Il segreto di Massa marmocchi è aver messo insieme persone consapevoli delle due ruote, che trasmettono ai bimbi la percezione di eventuali pericoli (portiere che si aprono, rotaie del tram...), rendendo i genitori più sereni e magari invogliandoli a usare la bici anche in altre occasioni». **B.M.**

▶ secondo alcune teorie si sposta il peso della responsabilità sull'eventuale vittima dell'incidente, mentre si dovrebbe puntare a ridurre la velocità e il numero degli automobilisti, i veri utenti forti della strada e principali pericoli per i ciclisti. Al contrario, l'obbligo del casco potrebbe allontanare i cittadini dalle due ruote e dai servizi come il bike sharing. I dati indicano che un minor numero di bici comporta un aumento del rischio: meno ciclisti ci sono in strada e meno gli automobilisti si abituano all'idea di condividere lo spazio stradale con chi pedala. Così, aumentando i rischi per i ciclisti, si disincentivano le persone a usare la bici perché ritenuta troppo pericolosa. Inoltre, indossare un

casco, se non è una scelta consapevole, può dare un falso senso di sicurezza e indurre il ciclista a prendere più rischi che senza casco, invece, valuterebbe con maggiore attenzione.

Quindi il modo migliore per aumentare la sicurezza dei ciclisti non è rendere obbligatorio l'uso del casco, ma promuovere una cultura della ciclabilità. L'uso del casco, infatti, è poco comune in città amiche delle due ruote, come Copenhagen e Amsterdam, dove i ciclisti sono stati abituati a vedere l'uso della bici come una pratica sicura. Nei Paesi Bassi, dove le due ruote sono un simbolo nazionale, proprio di recente è emerso che per incidente si muore più in sella

che in auto. Questo dato apparentemente negativo indica in realtà che la bici lì è il principale mezzo di trasporto utilizzato dai cittadini. E se si muore di più in bici anziché in auto è perché i ciclisti continuano a crescere mentre gli automobilisti diminuiscono (e anche per l'aumento di biciclette elettriche, guidate da over 65, poco avvezzi ai rischi della strada).

Zone a velocità limitata

Altroconsumo propone di ampliare le zone a velocità limitata per armonizzare la circolazione di automobili e biciclette. L'istituzione di una zona a 30 km orari comporta numerosi vantaggi (vedi la grafica in basso), quantificati da diversi

I benefici della zona 30

Molti studi indicano che ridurre la velocità delle auto è strategico per promuovere politiche a favore dei ciclisti. Ecco perché proponiamo un'area urbana a 30 km/h dalle 7 alle 19.

MIGLIORA LA VITA

Aumenta la qualità della vita, migliora la salute, sale il valore degli immobili

Si crea uno spazio pubblico sicuro per tutti, in particolare per i bambini e gli animali

Aumenta il giro economico dei negozi

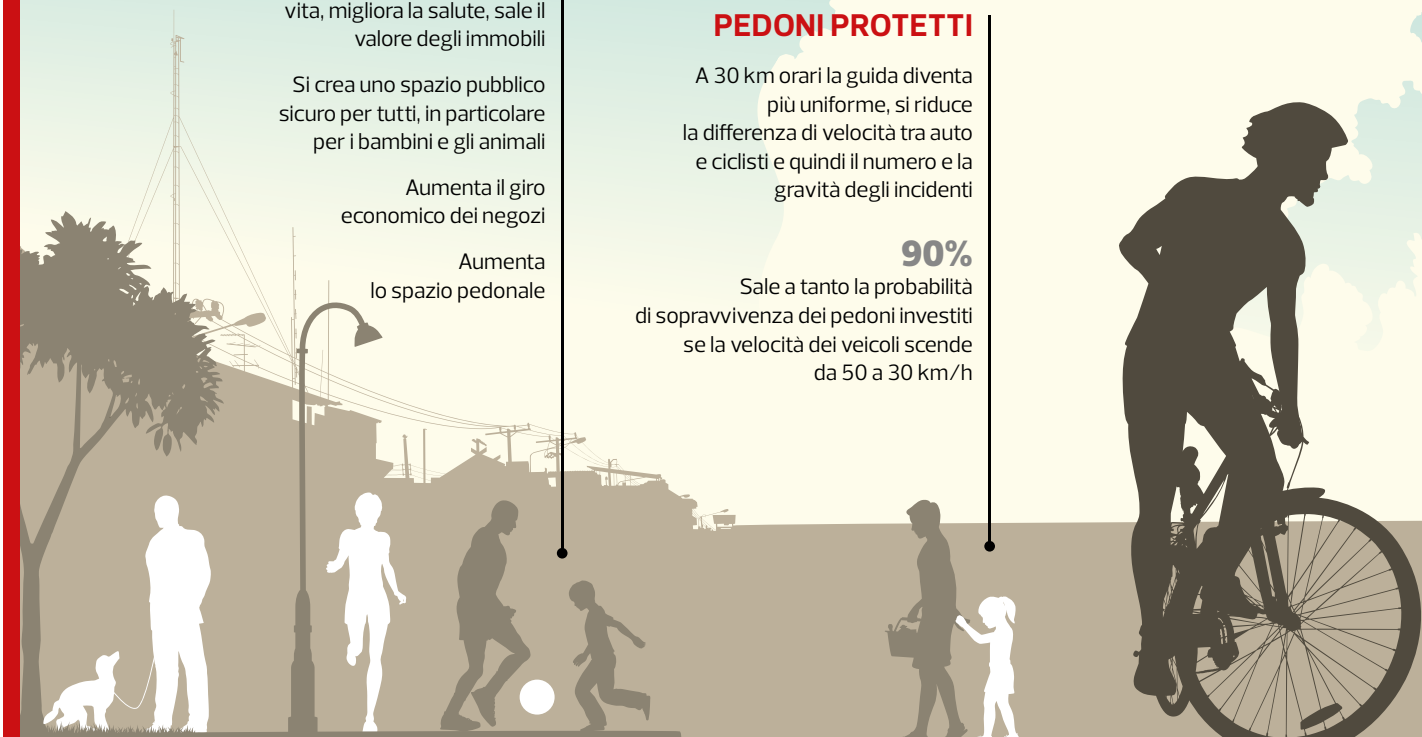
Aumenta lo spazio pedonale

PEDONI PROTETTI

A 30 km orari la guida diventa più uniforme, si riduce la differenza di velocità tra auto e ciclisti e quindi il numero e la gravità degli incidenti

90%

Sale a tanto la probabilità di sopravvivenza dei pedoni investiti se la velocità dei veicoli scende da 50 a 30 km/h



studi europei. Primo fra tutti l'aumento globale della sicurezza e della vivibilità delle città. Anche il Parlamento europeo, con la "Risoluzione sulla sicurezza stradale europea per il 2011-2020", tra le azioni prioritarie finalizzate alla riduzione degli incidenti stradali "raccomanda vivamente alle autorità competenti di introdurre una velocità massima di 30 km/h per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile separata, al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada". Altroconsumo chiederà di creare un'unica grande zona a velocità massima di 30 km/h, attiva tra le 7 e le 19, che includa tutta l'area residenziale ad eccezione di

poche vie a traffico veloce. Il beneficio sarebbe immediato in particolare in quelle aree di maggior traffico dedicate ai tragitti casa-lavoro e casa-scuola. Questo provvedimento favorirebbe l'utilizzo delle due ruote (a dispetto dell'auto), ma anche dei nuovi veicoli per gli spostamenti urbani: come monopattini, hoverboard, segway.

La velocità ridotta sposterebbe molti utenti dall'auto privata verso veicoli con minore impatto, come i mezzi pubblici, quelli elettrici e le biciclette, con la conseguente riduzione del traffico e dell'inquinamento. Insomma, riducendo la velocità ci guadagnano tutti: anche chi va in auto e non si converte alle due ruote.

Promesse o realtà?

La commissione Trasporti della Camera ha redatto un testo unificato per mettere a confronto le varie proposte di riforma del Codice. Come accade spesso, c'è il rischio che alcune questioni si arenino per le diverse opposizioni ministeriali, oppure perché si scontrano con la reale fattibilità di norme, che sembrano di buonsenso, ma sono difficili da applicare nella complicata e delicata realtà delle strade italiane. Non sarà facile su strade spesso strette e trafficatissime come quelle delle nostre città. Ecco perché la proposta di Altroconsumo di istituire una zona 30 diffusa può essere la soluzione a molti problemi. ■

IMPATTO MINORE

Diminuisce l'inquinamento, il rumore e i consumi energetici

-20%

Di monossido di carbonio

-27%

Di ossidi di azoto

-12%

L'abbattimento dei consumi di carburante



PIÙ SICUREZZA

A bassa velocità cresce la sicurezza degli utenti

-50%

Abbassando la velocità da 50 a 30 km/h si dimezza lo spazio di arresto e aumenta la visibilità

-40%

Diminuiscono gli incidenti tra veicoli, auto e bici e con pedoni

-70%

Si riducono i feriti



Campo visivo di un automobilista a 50 Km/h



Campo visivo di un automobilista a 30 Km/h



Campo visivo di un pedone