

# Strade insicure

Gli incidenti stradali costano all'Italia 30 miliardi di euro all'anno (cioè 500 euro a persona). Eppure si investe sempre meno in sicurezza. I rischi maggiori si corrono nelle città. Ma dove ci sono più bici e pedoni...

DI BIBÌ BELLINI

**G**li incidenti stradali costano all'Italia oltre 30 miliardi di euro all'anno senza contare gli infiniti drammi individuali. Fa praticamente 500 euro a persona (neonati compresi). È questa la vera tassa odiosa dell'Italia. La paghiamo tutti senza soddisfazione, anche perché il rischio di morire per strada non accenna a ridursi.

Assurdo: non bisogna essere laureati per capire che ogni euro investito in questo settore si ripagherebbe abbondantemente. Parliamo di due punti e mezzo di Pil, mica noccioline. E visti i tempi! Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (nato per rispettare il vincolo comunitario del dimezzamento dei morti entro il 2010) prevedeva da tempo, per il nostro Paese,

uno stanziamento minimo di 600 milioni di euro all'anno: disatteso sistematicamente sia dai governi di destra che da quelli di sinistra.

E dire che si parla di sicurezza a ogni piè sospinto. Purtroppo senza l'aggettivo "stradale" e in chiave perlopiù allarmistica. Si istilla paura e generici timori paventando il rischio di subire crimini violenti, con un impegno politico tutto volto a promettere la sicurezza dei cittadini, ma sbagliando bersaglio. E ignorando i dati reali.

Che sono inequivocabili e dicono una cosa precisa: si muore di più durante le attività ordinarie che non a causa della criminalità o di episodi violenti. I morti sul lavoro sono quasi il doppio degli assassinati e i decessi sulle strade addirittura 8 volte più degli omicidi.

Come osserva Giuseppe Roma, direttore generale del Censis commentando i dati del suo istituto di ricerca, "risulta in maniera evidente la sfasatura tra i pericoli reali e interventi concreti per fronteggiarli".

La gestione dissennata di questo tema nel nostro Paese, non è solo una delle tragedie italiane, ma anche feritoia attraverso cui osservare la rottamazione nell'opinione pubblica del principio etico dell'integrità fisica, dell'incolumità del cittadino applicata alla sicurezza stradale. Sicurezza stradale trasformata in una sorta di regno del caso, di lotteria della morte estratta a sorte.

E quando l'incidente stradale è ridotto a fatalità scompaiono le responsabilità e si può fare di tutto. Anche ri-

*continua a pagina 18 >*



# Tanti incidenti, tra cattive abitudini e tagli sulla prevenzione



## In cerca di una mobilità sostenibile

Passigato: “È una sfida fondamentale per le nostre città”

**L'**ingegner Marco Passigato è Mobility Manager dell'Università di Verona e membro del gruppo tecnico della Federazione Italiana Amici della bicicletta. È uno dei più autorevoli professionisti in tema di pianificazione territoriale per la bicicletta e considera lo sviluppo della mobilità sostenibile come la sfida più importante che le nostre città dovranno affrontare nei prossimi anni.

### Cos'è la mobilità sostenibile?

Per mobilità sostenibile si intende l'uso di sistemi di mobilità che hanno basse o nulle emissioni, bassi o nulli consumi energetici, che generano poco rumore e non sono invasivi per la città dove sono da preferirsi la mobilità pedonale e ciclabile, assieme al trasporto pubblico. Ma la mobilità sostenibile è soprattutto l'investimento più saggio che le nostre amministrazioni possono fare nei nostri territori per ricavarne benefici in termini di salute, di riduzione di costi sociali legati all'inquinamento e agli incidenti stradali, di accresciuta convivialità e coesione sociale, di sostenibilità energetica per le future generazioni.

### Utopia da ecologisti?

Tutt'altro, l'Europa è piena di esempi eccellenti e anche in Italia ormai non mancano i “casi studio”.

### Come si può evitare la strage sulle strade?

Direi innanzitutto con interventi volti a sedare la “voglia di velocità” ovvero con la moderazione del traffico. Ma non esiste una ricetta unica. È necessario un mix di interventi e non solo di carattere infrastrutturale. Per ridurre il numero di incidenti serve anche molta educazione e comunicazione a livello politico e dei singoli utenti della strada. Serve un approccio sistematico e convincente: ridurre il numero di incidenti è possibile come dimostrano quelle esperienze adottate in altre nazioni e riconducibili al programma Visione Zero.

### Cos'è Visione Zero?

È un approccio rigoroso al problema della sicurezza stradale adottato da Svezia, Svizzera, Germania e Austria. Parte da un'idea semplice e potente: nessuno dovrebbe essere ucciso o gravemente ferito a causa di un incidente stradale. Da questa scelta etica derivano tutte le scelte strategiche di riorganizzazione della circolazione attraverso misure, programmi e interventi rigorosamente finalizzati al progressivo abbattimento delle condizioni che portano agli incidenti stradali con gravi conseguenze per le persone. “Visione Zero”, è un metodo ambizioso. Vuol dire puntare a “zero” morti e feriti gravi sulle strade. ●

durre di un terzo - 17,5 milioni di euro - il già misero budget di 53 milioni del governo Prodi.

Risultato: un investimento per ogni italiano che diventa una manciata di centesimi. Davvero una miseria se confrontato con i 25 euro pro-capite stanziati dalla Svizzera e i 23 dalla Francia.

Scellerata miopia del Paese col maggior numero di telefonini pro-capite, tra l'altro, usati a sproposito. Stando ad una recente ricerca condotta dall'Istituto Superiore di Sanità "l'uso del telefono cellulare durante la guida, costituisce il rischio emergente più grave per la sicurezza stradale". Per non parlare dell'uso della cintura di sicurezza dove addirittura negli anni peggioriamo. La media nazionale che ne certifica l'uso, è passata infatti dall'83,5% del 2003 al 64,6% del 2007. Nella classifica continentale dei guidatori con la cintura regolarmente allacciata l'Italia è al ventunesimo posto su 22 nazioni.

E mentre crescono le cattive abitudini, manca l'indignazione. Rimane giusto quella per i morti sul lavoro, sacrosanta certo, ma come mai, nessuno ricorda che più della metà di quei morti avvengono per strada (in itinere): un po' troppi per essere considerati un rischio trasversale all'attività lavorativa.

Che vuoi farci, nei luoghi di lavoro c'è la 626, ovvero la normativa che garantisce sicurezza, nelle strade di città no. E neppure c'è l'identificazione delle responsabilità in capo agli amministratori dice Edoardo Galatola, responsabile sicurezza della Fiab (la Federazione italiana amici della bicicletta) che aggiunge: "in Italia abbiamo un triste primato, un'incidenza della mortalità nei centri urbani decisamente superiore a quella degli altri Paesi europei." Oltre due terzi degli incidenti avvengono in città, dove si muore 12 volte di più che in autostrada.

Un dato, spesso sottaciuto, ma che invita a riflettere. Perché si muore a 40 km orari mentre si va o si ritorna dal lavoro; mentre si attraversa una strada a piedi o si prova a percorrere una rotatoria in bicicletta. Sono pedoni e ciclisti i più esposti in strada e non a caso definiti utenza debole.

Nonostante i tanti meriti e le tante



virtù, dice Giordano Biserni Presidente di ASAPS (l'Associazione amici della polizia stradale) "sembra quasi che la bicicletta (come il pedone del resto) sia un elemento di disturbo nella dinamica della circolazione". È come se non fosse conforme alla frenesia della città. Questa "inadeguatezza" percepita è forse il principale fattore di rischio. Ma possiamo vedere il bicchiere mezzo pieno e accorgerci che la mobilità in bicicletta può diventare asse portante di una strategia di moderazione del traffico. A patto che ci si creda e investa sul serio.

C'è infatti un rapporto stretto tra bicicletta e sicurezza stradale. È come se si alimentassero a vicenda.

Lo si deduce anche dal recente rapporto europeo *Climate for a transport change* che contiene, tra le altre cose interessanti, la notizia che più la gente va a piedi o in bicicletta, più cala il rischio individuale: la Regola di Jacobsen, costruita dall'autore esaminando molte statistiche di incidentalità e di percorrenza, stabilisce infatti che al raddoppiare dei ciclisti e pedoni in circolazione il rischio individuale di incidenti per ogni ciclista e pedone si riduce del 34%!

In altri termini gli incidenti complessivi aumentano meno di quanto aumentino i km percorsi a piedi o in bici. Sì, più siamo e meno male ci facciamo, ovvero più siamo, più siamo visibili e più il traffico veicolare impara a convivere con noi e a rispettarci. Il che ha un'importante implicazione: solo politiche che favoriscono il forte aumento di pedoni e ciclisti in circolazione possono indurre per essi una maggiore sicurezza

stradale. Un fatto da tenere in grande considerazione visto che nel nostro Paese, il numero dei decessi che vede coinvolti questa categoria di utenti della strada, è in crescita preoccupante da diversi anni. Si tratta di considerazioni che dovrebbero illuminare la politica, specialmente quella degli assessori al traffico di Regioni, Province e Comuni.

Qualche città se ne sta accorgendo: Mestre, Lodi oltre alle più mediatizzate Ferrara e Bolzano stanno facendo passi importanti in questa direzione e si accorgono che affrontare due problemi (ambiente e sicurezza) contemporaneamente può risultare più efficace che farlo separatamente. Ecco la vera notizia: la crescita del traffico non motorizzato, ha un notevole effetto calmierante sulla pericolosità del traffico in genere. Dalla mobilità sostenibile può arrivare perciò una risposta importante anche in tema di sicurezza stradale e non solo in merito a questioni ambientali.

In questi anni di paure montanti e sovente immotivate evitiamo allora di farci togliere anche la libertà di muoverci con il mezzo di trasporto che preferiamo e sforziamoci di usare quello più sensato per ogni percorso. Prendiamo il coraggio a due mani e sbattiamolo, appena possiamo, su una bicicletta. Come dice Didier Tronchet: "Ogni bicicletta sulla strada è un atto di coraggio. In sostanza significa: sì rischio la pelle, ma sono qui come un fragile vessillo piantato simbolicamente su un territorio". E faccio la mia parte, nel tentativo di porre un freno a questa assurda mattanza in cerca di sosta. (bibi@ilikebike.org). ●