

DOCUMENTO	ANALISI STATISTICA
OGGETTO	INCIDENTI E USO DEL CASCO IN BICICLETTA
DATA	15-07-2019
AUTORE	EDOARDO GALATOLA
RUOLO	RESPONSABILE SETTORE SICUREZZA

PERCHÉ INTRODURRE IL CASCO OBBLIGATORIO È SBAGLIATO E DANNOSO

A seguito della discussione delle Modifiche al Codice della strada la IX Commissione Trasporti ha deliberato di riferire favorevolmente all'Assemblea il 9 luglio 2019, relativo alle proposte di legge concernenti modifiche al Codice della strada: AA.C. 24, 192, 193, 234, 264, 367, 777, 1051, 1366, 1368, 219, 681, 1113, 1187, 1245, 1348, 1358, 1364, 1234, 1399, 1400, 1601, 1613.

Il DDL di modifica del CdS scaturito affronta diversi aspetti della mobilità da analizzare separatamente.

Tra le Disposizioni per favorire la mobilità personale e la mobilità ciclistica ci sono:

- Artt. 2 e 3 definizioni di strada ad alta intensità ciclistica, itinerario cicloturistico, strada senza traffico, strada a basso traffico e strada 30
- Art. 50 possibile dotazione sulle biciclette di un pulsante che permetta di attivare il motore a pedali fermi
- Art. 148 cautele particolari per il sorpasso delle biciclette e relative sanzioni
- Art. 149 obbligo di tenere una distanza di sicurezza laterale dal bordo della strada, dagli altri veicoli e dalle biciclette
- Art. 164 verifica della sistemazione delle biciclette sui porta biciclette degli autobus da parte del conducente
- Art. 182
 - circolazione delle biciclette nelle corsie riservate al servizio pubblico di trasporto
 - casa avanzata agli incroci con semaforo e doppio senso ciclabile
 - obbligo di indossare il casco protettivo in bicicletta per i minori di dodici anni

Si vuole qui commentare in primis la proposta di introdurre **il casco obbligatorio per i minori di anni 12.**

Lo specifico provvedimento viene presentato come un compromesso tra la posizione di coloro che, in modo acritico, ritengono necessario il casco obbligatorio e quella di tutte le associazioni ciclistiche che lo ritengono dannoso e controproducente. Noi riteniamo che si debba chiarire se il provvedimento sia necessario e utile o al contrario potenzialmente dannoso.

CENTRO STUDI FIAB
"Riccardo Gallimbeni"

- a. Il primo elemento da considerare è la rilevanza del problema. Complessivamente negli ultimi tre anni registrati (Statistiche ACI-ISTAT 2015-2017) sono occorsi 10 incidenti mortali in bicicletta a minori di 14 anni, tutti nella fascia 10-14. Ipotizzando che siano distribuiti in modo uniforme, la media tra i minori di 12 anni è pari a 1,5 morti/anno. Questi costituiscono lo 0,5% di tutti i decessi in bicicletta (254 nel 2017), valore che deve essere comparato alla rilevanza del campione esposto: i minori di 12 anni in Italia rappresentano l'11% del totale della popolazione. Non dimentichiamo inoltre che, data la giovane età, normalmente viaggiano accompagnati da adulti.
- b. Se è evidente che anche una sola vita sia meritevole di essere salvaguardata, tuttavia il provvedimento a nostro avviso non è efficace. Gli incidenti mortali occorsi ai minori sono stati causati da investimento di mezzi motorizzati, con impatto superiore a 50 km/h. In questi incidenti l'uso del casco (omologato fino a 23 km/h) è del tutto ininfluenza.
- c. Infine è da valutare l'effetto di deterrenza. Nei pochi paesi dove è stato adottato un provvedimento analogo (Australia, Austria e paesi dell'est europeo), l'introduzione del casco obbligatorio ha comportato una riduzione dei ciclisti. Questo equivale all'aumento della sedentarietà e degli spostamenti in auto, alla riduzione dell'autonomia dei bambini e in generale al peggioramento della congestione delle città e delle condizioni ambientali.

Per questi motivi il provvedimento di casco obbligatorio per i minori di 12 anni non ha ragion d'essere.

Ma in realtà il provvedimento è dannoso, perché potrebbe indurre la falsa convinzione che sia opportuno estenderlo a tutti gli utenti della bicicletta.

Ricordiamo qui le motivazioni scientifiche dell'opposizione all'obbligatorietà del casco, comune a tutte le associazioni europee attive per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica (ECF).

Spesso il casco obbligatorio viene considerato, istintivamente, il primo provvedimento a tutela dei ciclisti, per analogia con quanto fatto per i motociclisti. Il casco è senz'altro utile, una protezione aggiuntiva per una parte sicuramente vulnerabile in caso di caduta. Siamo favorevoli all'uso del casco e ne incentiviamo l'utilizzo.

Diverso è il discorso riguardo all'efficacia: a differenza del casco per la moto, il casco del ciclista deve permettere una respirazione aerobica. Per questo è più leggero (materiali più poveri), non arriva a proteggere il mento ed è certificato quindi per resistere a **impatti fino**

a **23-25 km/h** con rilascio di energia di circa 100 joule (tipiche del ciclista che cade senza essere investito).

Al di sopra di queste velocità non si ha alcuna garanzia. È quindi ininfluenza se si viene investiti da mezzi motorizzati, situazione che costituisce la quasi totalità della causa degli incidenti gravi e mortali.

In sintesi, **il casco aiuta** (negli incidenti minori), **ma non salva** (in quelli gravi).

Valutare se renderlo obbligatorio è una questione delicata che comporta un'**analisi costi-rischi-benefici**.

Se protegge dalla caduta sfortunata (e rara) con impatto della testa contro lo spigolo del marciapiede (ma in tal caso occorre prescrivere anche per i pedoni, perché il rischio è analogo), a livello sociale le conseguenze dell'obbligo sarebbero devastanti.

L'introduzione obbligatoria ha sempre comportato la riduzione del numero dei ciclisti in tutti i Paesi dove è stata adottata. Ma tutti gli studi confermano che il più importante fattore di sicurezza per i ciclisti è la presenza di un alto numero di biciclette nel traffico, perché aumenta la percezione della loro presenza da parte degli automobilisti con conseguente autoregolazione della velocità di circolazione. Anche in Italia, il raddoppio dei ciclisti negli ultimi dieci anni ha visto una riduzione del 7% annuo degli incidenti mortali tra i ciclisti stessi.

La conseguenza del provvedimento è che paradossalmente il casco obbligatorio aumenterebbe il rischio per i ciclisti superstiti. 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 obbligo di uso del casco).

La posizione FIAB, comune a tutte le associazioni ECF, è favorevole all'uso ma contraria all'obbligo del casco.