



“Dimezzare morti e feriti tra i ciclisti entro il 2020”

Documento ECF

Per il

4° Programma d'azione UE per la sicurezza stradale 2011- 2020

Giugno 2010

**Scritto da: Fabian Küster, Catherine Laurence, Roger Geffen f.kuester@ecf.com
Tradotto per FIAB da Edoardo Galatola galatola@cicloditi.it**

**ECF – European Cyclists' Federation asbl FIAB – Federazione Italiana Amici della
Rue Franklin, 28 B-1000 Brussels, Belgium Bicicletta, Via Borsieri 4E, 20159 Milano, Italy**

Fondata nel 1983, la European Cyclists' Federation (ECF) è la federazione che raccoglie le associazioni nazionali dei ciclisti in Europa, rafforzata dalla partecipazione di organizzazioni simili in altre parti del mondo. In totale ne fanno parte a tutt'oggi 65 associazioni distribuite su circa 39 paesi. A nome dei circa 500.000 ciclisti iscritti, siamo impegnati a garantire che l'uso della bicicletta raggiunga il suo massimo potenziale in modo da contribuire alla mobilità sostenibile ed al pubblico benessere. Per raggiungere questi obiettivi, l'ECF cerca di intervenire per modificare gli atteggiamenti, le politiche e gli stanziamenti di bilancio a livello europeo. L'ECF stimola e organizza lo scambio di informazioni e conoscenze sulle politiche di trasporto e le strategie che interessano la bicicletta, nonché il lavoro del movimento dei ciclisti.

FIAB è la Federazione Italiana Amici della Bicicletta associata ad ECF. Riunisce 120 associazioni locali, per più di 13.000 iscritti, ed ha lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare traffico e ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta

ECF website: www.ecf.com

FIAB website: www.fiab-onlus.it

Premessa

La Federazione Ciclistica Europea (ECF) ed i suoi 65 membri di 39 paesi fanno appello all'Unione Europea ed a tutti i governi nazionali, regionali e locali perché i prossimi 10 anni diventino un decennio di maggiore e più sicuro utilizzo della bicicletta. I benefici per la salute individuale del ciclismo sono di gran lunga superiori agli eventuali rischi connessi - per non parlare dei benefici per l'ambiente e la qualità della vita.

La realtà attuale è che molte persone non vanno in bicicletta perché non si sentono sicure. Questi timori vanno affrontati subito.

In particolare i membri più vulnerabili della società - bambini, anziani, disabili - sono vittime di un sistema di trasporti che si è concentrato troppo a lungo sulla mobilità automobilistica. Ciò di cui abbiamo bisogno è una nuova cultura della città e della pianificazione dei trasporti che rispetti pienamente il diritto fondamentale di tutti per una mobilità sicura. A tale riguardo, i governi a tutti i livelli dovrebbe abbracciare il principio di "Sicurezza nei numeri", riconoscendo che spostarsi in bicicletta è tanto più sicuro quanto più persone usano la bicicletta stessa.

L'ECF e le città firmatarie della Carta di Bruxelles chiedono alla UE di fissare un obiettivo per cui almeno il 15% del totale degli spostamenti in Europa avvenga in bicicletta entro il 2020. Con l'aumento del numero dei ciclisti le amministrazioni locali dovranno fornire infrastrutture ciclabili nelle aree urbane tali da garantire continuità del percorso in una rete di percorsi ciclabili.

Anche se l'obiettivo della UE di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010 non sarà raggiunto, ha comunque contribuito ad una riduzione di almeno il 30% dei decessi negli ultimi dieci anni. Per questi motivi appoggiamo con forza i nuovi obiettivi per il prossimo programma di azione per la sicurezza stradale (4° programma di azione). Tra questi obiettivi ECF chiede una serie di misure da attuare al fine di dimezzare i tassi di infortuni e di mortalità per i ciclisti tra il 2010 e il 2020. ECF sostiene ovviamente l'obiettivo generale di dimezzamento in termini assoluti dell'incidentalità nel prossimo decennio per tutti gli utenti della strada; sottolineiamo però che è importante assicurare che la ricerca della riduzione complessiva di morti e feriti non scoraggi le amministrazioni nazionali e locali dal perseguire anche l'obiettivo di una maggiore (e più sicura) ciclabilità: la "sicurezza nei numeri" mostra che i due obiettivi possano e devono andare di pari passo. Pertanto, il prossimo programma di azione per la sicurezza stradale a livello europeo dovrebbe individuare obiettivi per la sicurezza dei ciclisti più tarati sull'uso specifico quali il rischio per numero di km percorsi in bici (o per viaggio, o per ora).

La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa su scala comunitaria e nazionale. Tutti i governi a tutti i livelli devono assumersi le proprie responsabilità ora!

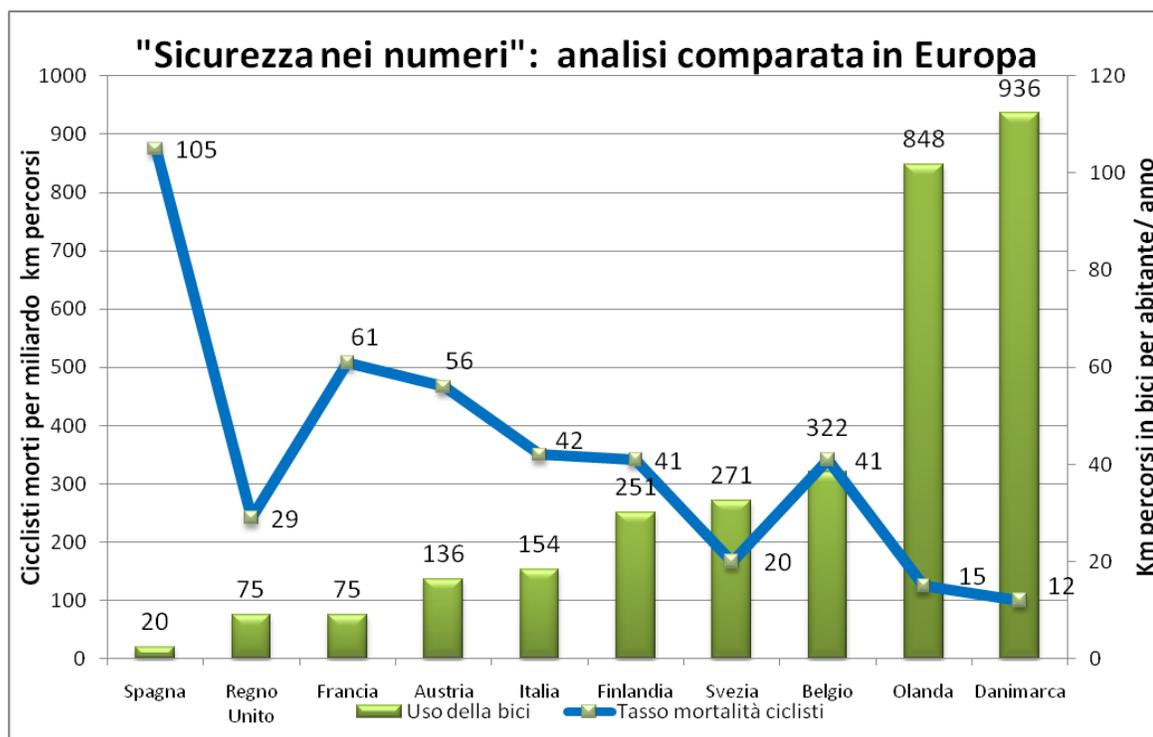
La Sicurezza nei Numeri

Vi è buona evidenza del fatto che andare in bicicletta è tanto più sicuro quanto maggiore è il numero dei ciclisti. Molti esempi in tutta Europa mostrano che un forte aumento dell'uso della bicicletta porta anche ad una riduzione in termini di vittime.

Tra le possibili ragioni per cui si verifica l'effetto "sicurezza nei numeri" possiamo elencare:

- Nei conducenti cresce la consapevolezza della presenza dei ciclisti e la capacità di anticiparne il comportamento.
- I conducenti hanno maggiore probabilità di essere essi stessi ciclisti, il che significa che sono più propensi a comprendere come la loro guida può incidere su altri utenti della strada.
- L'aumento delle persone in bicicletta porta a rinforzare la volontà politica di migliorare le condizioni per i ciclisti.
- Un maggior uso della bicicletta va spesso di pari passo con un minore utilizzo dell'auto, diminuendo il rischio di conflitto con i veicoli a motore, con conseguenti benefici per la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.¹

L'evidenza della "Sicurezza nei numeri" mostra chiaramente una relazione non lineare tra il numero di ciclisti e pedoni ed i rischi per ciclisti e pedoni stessi. Ciò significa che più pedoni o ciclisti ci sono, minore è il rischio di ogni singolo pedone o ciclista. Questo non significa necessariamente che gli aumenti di pedonalità e ciclabilità siano sempre accompagnati da una riduzione in termini assoluti di morti e feriti. Tuttavia, il punto chiave è che diventa più sicuro a livello individuale il percorso effettuato per chilometro (o per viaggio, o per ora) in bici o a piedi.



Tutto ciò premesso, esortiamo vivamente che, in aggiunta agli obiettivi globali di sicurezza stradale, il prossimo programma di azione per la sicurezza stradale a livello europeo contenga anche obiettivi per la sicurezza dei ciclisti basati sul tasso di utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamento. Prendiamo atto che il governo britannico sta già proponendo di adottare obiettivi di dimezzare il tasso di ciclisti uccisi o gravemente feriti (KSI) per km in bici per i prossimi 10 anni nella futura strategia per la sicurezza stradale, per cui invitiamo la Commissione europea ed i governi nazionali ad adottare obiettivi analoghi in materia di sicurezza stradale rispettivamente nel Programma d'azione per la sicurezza stradale (RSAP) e nelle strategie nazionali.

Misure specifiche

Migliorare la sicurezza stradale per i ciclisti richiede un approccio integrato. Questo documento quadro si concentra su:

- Persone e società
- Infrastrutture stradali
- Codice della Strada
- Progettazione dei veicoli e attrezzature

A. Persone e società

1) *Lavoro intersettoriale*

La sicurezza stradale è uno sforzo comune, che richiede cooperazione intersettoriale e partecipazione di tutte le parti interessate. I timori per la sicurezza sono un grave ostacolo alla diffusione dell'uso della bicicletta, e devono essere affrontati con urgenza se si vuole incrementare il ciclismo e possano essere ottenuti tutti i benefici collaterali per la salute, il benessere, la coesione sociale, l'efficienza, la migliore qualità dell'ambiente locale, la ridotta dipendenza dai combustibili fossili e le conseguenti minori emissioni di gas serra. Un approccio integrato è necessario a livello comunitario, nazionale e locale, per garantire che tutti i settori nei quali pedonalità e ciclabilità possano dare il loro contributo stiano lavorando insieme. Questo deve interessare non solo il mondo del trasporto, ma abbracciare tutti i settori rilevanti, compresa la salute, la pianificazione territoriale, l'ambiente, i settori economici e sociali che hanno interesse nei benefici collaterali derivanti da un maggiore e più sicuro uso della bicicletta. Vi è anche un bisogno per i leader politici di tutti gli schieramenti di fungere da modelli da imitare, utilizzando regolarmente la bicicletta per i loro spostamenti.

2) *Coinvolgimento delle parti interessate*

Esperienze di strategie nazionali mostrano che le possibilità di successo sono maggiori quando i soggetti interessati sono coinvolti fin dall'inizio. ECF chiede pertanto ai governi a tutti i livelli di coinvolgere le organizzazioni di utenti della bicicletta tutte le volte che si tratti di pianificare, implementare e valutare strategie di sicurezza stradale.

3) *Ridurre il trasporto privato motorizzato*

L'utilizzo dell'auto privata ha avuto un costante aumento negli ultimi decenni in Europa. Per molte persone è una scelta automatica della modalità di viaggio, sia che il viaggio avvenga per lavoro (o studio), per fare shopping o accedere ad attività ricreative.

Mentre i veicoli a motore sono diventati più sicuri per i loro utenti soprattutto per le nuove attrezzature di sicurezza ed il sistema di regole, rimangono la prima causa di mortalità per i ciclisti, come ad es. mostrano i dati del Regno Unito degli anni 2005-2007. La riduzione del trasporto privato motorizzato è di per sé uno strumento molto efficace per migliorare la sicurezza stradale

Tabella: Infortuni tra i ciclisti per scenario di collisione UK 2005-2007²

	Percentuale		
	Morti	KSI	Lieve
In una collisione con un altro veicolo	82%	83%	87%
In una collisione con un'altra bici	0.0%	0.2%	0.4%
In una collisione con un pedone	0.7%	0.7%	0.6%
Incidenti senza collisione	17%	16%	12%
Totale infortuni tra i ciclisti	430	7 366	41 586

Legenda: KSI = morti e seriamente feriti, Lieve = feriti non seriamente

4) *Educazione e campagne di sensibilizzazione*

Una permanente educazione alla mobilità è un elemento essenziale per migliorare la sicurezza stradale. Sia i ciclisti che gli utenti della strada motorizzati devono essere educati su come comportarsi in modo sicuro nel traffico. Tuttavia le campagne di educazione volte ai ciclisti in bicicletta non dovrebbero colpevolizzare la bicicletta, ma presentarla prima di tutto come un'attività sana e divertente, al fine di incoraggiarne un maggiore e più sicuro utilizzo. I messaggi sia per i ciclisti che per i conducenti di mezzi a motore dovrebbero potenziare la conoscenza reciproca e la condivisione sicura dello spazio stradale. I bambini dovrebbero idealmente ricevere una formazione di educazione all'uso della bici come parte integrante del curriculum studi, e la formazione all'uso della bici dovrebbero essere usufruibile anche per gli adulti.

I programmi Brevet du cyclist/Fietsersbrevet e Bikeability gestiti da “ProVelo Belgium” e “Cycling England”, rispettivamente, sono buoni esempi di programmi di successo finanziati da governi regionali e nazionali di Stati Membri. Bikeability offre formazione su strada e in aula sia a livello base che avanzato per i bambini di diverse fasce di età, ed è disponibile anche per gli adulti. Entro il 2012, ci si aspetta che più di mezzo milione di bambini abbiano preso parte ad una formazione “Bikeability”³.

La legislazione comunitaria sulle patenti di guida fissa i requisiti minimi per la teoria e per le prove pratiche per gli utenti deboli della strada, ed entrerà in vigore nel 2013⁴. La Commissione dovrebbe prendere provvedimenti per garantire il sollecito recepimento nelle normative nazionali e controllare l'efficacia di queste misure, una volta attuate. I conducenti di veicoli pesanti dovrebbero ricevere una formazione regolare su come usare specifici dispositivi, quali ad es. gli specchietti laterali anti-punto cieco. La consapevolezza deve essere rafforzata da campagne sulla guida sicura. Esistono molti esempi di buone pratiche a livello nazionale.

Inoltre, eventuali futuri orientamenti in materia di formazione dei conducenti di veicoli a motore ed educazione alla sicurezza del traffico dovrebbero porre l'accento sulla riduzione dei rischi per la strada delle utenze deboli e meno protette⁵.

5) *Statistiche e ricerca*

Dati affidabili e comparabili e statistiche sono la base per l'adozione di misure appropriate al fine di migliorare la sicurezza stradale. Il numero assoluto delle vittime per paese è utile solo per identificare le linee di tendenza nazionali. Come accennato in precedenza, collegare il numero dei morti alla distanza percorsa, al numero di spostamenti o al tempo viaggiato fornisce maggiori informazioni al riguardo. È possibile collegare infortuni e incidenti mortali all'andamento del traffico e rendere confrontabili i rischi tra diverse modalità di trasporto. Questo facilita il monitoraggio delle azioni messe in atto dagli Stati membri per massimizzare i benefici della “sicurezza nei numeri” per un maggiore e più sicuro uso della bicicletta.

Oltre alle statistiche, occorrono ricerche di organizzazioni indipendenti sulle cause di morte, per esempio quanti eventi sono causati da manovre di mezzi pesanti con angoli ciechi nella visuale, quante da velocità eccessive e non compatibili con la strada, quanti dall'uso del telefono cellulare, etc. Vi è una particolare esigenza di ricercare cause degli incidenti ed efficacia delle soluzioni per eventi che hanno visto coinvolti i mezzi pesanti.

B. Infrastrutture stradali

Creare condizioni attraenti e sicure per la mobilità ciclistica è un elemento chiave di qualsiasi strategia di promozione della sicurezza in bicicletta. È essenziale che i ciclisti possano non sentirsi intrusi sulla rete stradale. Ciò è importante sia per la sicurezza reale che per quella percepita dai ciclisti reali e dai ciclisti potenziali ed è anche un messaggio agli automobilisti perché siano indotti a rispettare la presenza dei ciclisti sulle strade, soprattutto agli incroci. Il 10% dei finanziamenti UE in infrastrutture di trasporto deve essere dedicato alle infrastrutture ciclistiche.

Il modo migliore per pianificare e progettare infrastrutture stradali a misura di bicicletta varia da paese a paese, a seconda di aspetti normativi e culturali che influenzano il comportamento dei conducenti. Tuttavia, alcuni fattori comuni possono essere identificati:

- *L'obiettivo della pianificazione della mobilità ciclistica dovrebbe essere quello di realizzare un ambiente di qualità per lo spostamento in bicicletta che soddisfi tutte le necessità di movimento dei ciclisti.* Le reti ciclabili dovrebbero essere globali, coerenti, sicure, dirette ed attraenti. Tuttavia, la creazione di un ambiente in bicicletta di qualità non dovrebbe essere limitato alle "piste ciclabili", in quanto le destinazioni dei ciclisti sono variabili come quelle di tutti gli altri gruppi di utenti di altre modalità di trasporto, e sono distribuite su tutta la rete stradale. L'obiettivo deve dunque essere quello di garantire che tutte le destinazioni siano accessibili ai ciclisti, intesi nella loro globalità, ovvero sia i più esperti che i meno esperti, quelli che si innervosiscono nel traffico automobilistico ed i bambini. Quindi l'obiettivo deve essere quello di creare condizioni di sicurezza e attrattività su tutta la rete stradale. Percorsi di qualità lontano dalle strade (ad esempio attraverso parchi e spazi aperti, lungo fiumi e canali, o altre "piste ciclabili") possono fornire numerosi vantaggi per i ciclisti rispetto al traffico motorizzato, aprendo rotte più dirette, più sicure e attraenti di quelle fruibili dai veicoli a motore. Tuttavia, queste devono essere viste come complementari e non alternative alla creazione di una rete stradale a misura di bicicletta.
- *I ciclisti possono ottenere i maggiori benefici da soluzioni che prevedono la riduzione del volume o della velocità del traffico, o di entrambi.* Queste misure non migliorano la sicurezza solo dei ciclisti ma anche dei pedoni. Inoltre, promuovendo maggiormente lo spostamento a piedi e in bicicletta, queste misure possono anche portare più ampi benefici nel migliorare la salute, ridurre l'inquinamento, la congestione e le emissioni di gas serra, e portano anche vantaggi per l'economia, la valorizzazione delle proprietà immobiliari e la vitalità delle aree urbane.
- *I limiti di velocità di 30 chilometri all'ora (o 20 miglia orari) dovrebbero essere promossi come la norma e non l'eccezione per le aree urbane edificate.* I Comuni che applicano questi limiti di velocità (tipicamente dal 65% all'85% della lunghezza della rete stradale locale) hanno ottenuto una maggiore diffusione della pedonalità, della ciclabilità, dell'utilizzo del trasporto pubblico, così come un'economia più vivace e un ambiente di qualità per tutti.

- *L'obiettivo di ridurre o mantenere basse le velocità dovrebbe essere ottenuto con azioni di moderazione del traffico a misura di bicicletta e/o da una progettazione di qualità dell'asse stradale.* Rallentatori verticali di velocità (come ad esempio gobbe artificiali, cordoli, etc.) dovrebbero avere profili affusolati o sinusoidali per evitare di creare disagi per i ciclisti. Rallentatori orizzontali (come ad es. pinch-points e chicanes), dovrebbe evitare di costringere i ciclisti ad entrare in conflitto con gli automobilisti per tentare di passare attraverso il varco. Il loro utilizzo dovrebbe quindi essere limitato a situazioni in cui si mantengono basse velocità (invece di costituire il primo elemento di rallentamento del traffico automobilistico), o qualora i varchi per le biciclette possano essere mantenuti senza essere ostacolati da auto parcheggiate.
- *Gli incroci dovrebbero essere progettati tenendo presenti le esigenze dei ciclisti. Le linee di sosta avanzate e/o i segnali stradali separati per i ciclisti dovrebbe essere realizzati alle intersezioni semaforizzate.* Le rotonde dovrebbero essere progettate con angoli di entrata stretti e corsie limitate in larghezza ove possibile. Svincoli e incroci di autostrade o altre strade a più corsie veloci e affollate dovrebbero essere dotati di attraversamenti separati per consentire lo spostamento delle biciclette.
- *Le biciclette dovrebbero essere generalmente ammesse nelle aree pedonali e nelle ZTL dei centri urbani.* Ciò è particolarmente importante quando l'alternativa costringerebbe i ciclisti a seguire le deviazioni del traffico motorizzato all'esterno dei centri città con limitazione del traffico. Gli studi dimostrano che il conflitto reale tra ciclisti e pedoni in situazioni del genere crea problemi di sicurezza molto limitati, con i ciclisti che volontariamente scendono di sella quando i flussi pedonali sono elevati.
- *Le infrastrutture per la bicicletta, quando previste, devono essere progettate secondo standard elevati.* Si dovrebbe evitare di creare conflitti con i pedoni, soprattutto in prossimità di fermate degli autobus e di attraversamenti pedonali. Devono essere sufficientemente ampie per i volumi di traffico ciclistico previsto. Soprattutto, dovrebbero garantire il mantenimento della precedenza per le biciclette, ove possibile, agli incroci e dovrebbero pertanto evitare di creare ulteriori conflitti.
- *La pianificazione e la gestione delle strade principali, di scorrimento e di altre infrastrutture di trasporto deve prevedere una buona accessibilità alle biciclette ed evitare di creare pericoli o barriere alla mobilità ciclistica.* La sicurezza e l'accessibilità per i ciclisti deve essere parte integrante della pianificazione e progettazione di tutte le infrastrutture di trasporto.
- *Le politiche di manutenzione delle strade e dei percorsi devono tener conto delle esigenze di ciclisti.* I ciclisti soffrono in maniera molto più pronunciata di altri utenti della strada della presenza di buche e altri difetti di manutenzione, con possibilità di subire danni anche gravi. Rispettare le esigenze dei ciclisti dovrebbero tradursi in: frequenza di ispezioni da parte dei gestori delle strade, standard adottati per decidere la gravità dei difetti di manutenzione, scadenze per effettuare gli interventi, procedure per il controllo e la rimozione della vegetazione e altri ostacoli dai percorsi che non insistono sul manto stradale, standard e procedure di manutenzione invernale, modalità di segnalazione da parte del pubblico dei difetti di manutenzione di tutti i tipi.

C. Codici della Strada

I Codici della strada nazionali dovrebbero riflettere il principio fondamentale "più ciclisti e più sicuri", come promosso dalla ECF e dalle organizzazioni nazionali aderenti. Il legislatore dovrebbe quindi astenersi da regolamenti che a prima vista sembrano migliorare la sicurezza dei ciclisti, ma alla fine portano a dissuadere l'uso della bicicletta. Una di queste leggi controproducenti viene dalla Romania, che vieta a qualsiasi persona sotto i 14 anni di andare in bicicletta su qualsiasi strada pubblica. ECF è anche contraria alle leggi sull'uso del casco obbligatorio.

1) *No a leggi sull'uso obbligatorio del casco*

L'uso obbligatorio del casco è stato richiesto da politici e organizzazioni sanitarie, al fine di aumentare la sicurezza per i ciclisti. Tuttavia, la storia è più complessa: indossare il casco crea un'immagine dell'uso della bicicletta come di un'attività fisica straordinariamente pericolosa. Se questo può essere il caso del ciclismo sportivo, non è necessariamente così per l'utilizzo della bicicletta come mezzo quotidiano di trasporto.

Le statistiche mostrano che più ciclisti ci sono sulla strada, più sicuro è andare in bicicletta. Gli automobilisti sono più abituati alla presenza di ciclisti e tendono ad avere esperienza di pedalare essi stessi. Tenendo conto di questo, ECF non solo è assolutamente contraria all'uso obbligatorio del casco, ma è anche contraria a campagne di sapore orrorifico per la sua promozione.

L'effetto principale delle leggi sull'uso del casco, dove applicate, non è stato quello di migliorare la sicurezza dei ciclisti, ma di scoraggiare l'uso della bicicletta, minando i suoi effetti benefici sulla salute e sull'ambiente. Chiediamo quindi alle autorità di:

- concentrarsi su misure ben definite per promuovere il ciclismo ed il benessere dei ciclisti;
- riconoscere che i vantaggi dell'uso della bicicletta superano di gran lunga i rischi;
- astenersi dal promuovere o applicare norme per rendere obbligatorio indossare il casco, senza prove tangibili che ciò sia effettivamente utile ed efficace in particolare con riferimento ad altre iniziative per la sicurezza.

2) *marcia contro-senso in bicicletta sulle strade a senso unico*

Una misura semplice da attuare, ma al contempo molto pratica per aumentare la sicurezza stradale è di consentire la marcia in entrambi i sensi di marcia in bicicletta sulle strade a senso unico, in quanto migliora la visibilità tra ciclisti e utenti del trasporto motorizzato. Consentendo ai ciclisti di percorrere percorsi più brevi, è anche un modo utile per incoraggiare le persone ad usare la bicicletta come forma conveniente di mobilità urbana, oggi più favorevole ai modi motorizzati. Tutte le misure che incoraggiano la diffusione della bicicletta si sommano all'effetto di "Sicurezza nei numeri". In Belgio è diventata legale questa opzione di default, a meno che il profilo della strada non sia troppo stretto.

3) Gestione della velocità

La sicurezza stradale può essere aumentata drammaticamente riducendo le velocità a un livello in cui gli incidenti non causano gravi lesioni. Questo dovrebbe essere l'obiettivo della "gestione della velocità". Tradotto in termini fisici, ciò significa che le forze meccaniche che si esercitano con gli incidenti non devono superare una certa soglia che il corpo umano non può tollerare. È pertanto imperativo stabilire i limiti di velocità a un livello commisurato con la sicurezza intrinseca del sistema stradale. Attualmente velocità fuori legge ed inappropriate sono il principale fattore singolo di incidenti stradali mortali.

Zone 30 nelle aree urbane:

30 km/h (20 mph), dovrebbe essere la velocità massima consentita nelle aree urbane. Eccezioni giustificate a questa regola naturalmente possono essere consentite. Le zone 30 devono essere concepite in modo tale da indurre tutti i conducenti di veicoli a rispettare il limite di velocità. Tuttavia, evidenze sperimentali nel Regno Unito hanno mostrato che la sola segnalazione del limite di 20 mph può avere successo ove la precedente velocità media risulti essere significativamente superiore a 20 mph, e può quindi essere una scelta appropriata in alcuni casi⁶. Misure soft, come l'educazione dei conducenti e le campagne di sensibilizzazione sulla riduzione della velocità dovrebbero essere ampiamente diffuse. La polizia ne deve controllare l'efficacia. In caso contrario, i codici della strada dovrebbero essere applicati con misure più rigorose di controllo della velocità. Inoltre, dotare i veicoli di sistemi di controllo della velocità ISA (Intelligent Speed Adaptation) può risultare essere uno strumento efficace per mantenere sotto controllo la velocità massima.

4) Adozione di una direttiva comunitaria per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale

La quota di conducenti stranieri non residenti sulle infrazioni per eccesso di velocità è circa il 15% in media, salvo che i non residenti rappresentano meno del 5% del traffico stradale complessivo⁷. Il motivo principale è dovuto alla sensazione di poter restare impuniti all'estero per le violazioni del codice della strada. ECF chiede pertanto all'UE ed ai governi nazionali di rilanciare il processo di adozione di una direttiva UE in materia di applicazione transfrontaliera, in fase di stallo nel 2008.

5) Applicazione più incisiva ed efficace del Codice della Strada

Regolamentare il traffico stradale con le forze di polizia è noto essere molto efficace sia nel miglioramento dei risultati di sicurezza stradale sia nella lotta contro la criminalità in genere. Per esempio la Francia ha ottenuto significativi miglioramenti nella sicurezza stradale dal momento in cui ha dichiarato questa una priorità nazionale nel 2002. Il paese era precedentemente responsabile di oltre il 16% dei morti per incidenti stradali su tutta Europa ed è ora uno dei paesi leader per i risultati ottenuti nella sicurezza stradale. Ci sono esempi simili sull'efficacia della polizia stradale provenienti dall'Australia e da parti del Regno Unito. L'UE dovrebbe collaborare con gli Stati membri e le organizzazioni di polizia stradale per rafforzare le leggi sul traffico a favore degli utenti deboli della strada e assicurare che la polizia stradale abbia alta priorità di intervento e risorse adeguate.

D. progettazione dei veicoli e attrezzature

Il miglioramento nella progettazione dei veicoli può contribuire a prevenire collisioni e ridurre la gravità delle ferite nei casi in cui queste si verificano. La priorità dovrebbe essere data al primo punto (prevenzione), individuando il secondo come obiettivo secondario (protezione).

La prevenzione degli infortuni può essere realizzata attraverso la gestione della velocità, ma anche affrontando un'altra grande fonte di infortuni e incidenti mortali ai ciclisti: gli angoli ciechi dei veicoli.

1) Assistente intelligente della velocità (ISA)

Nella realtà, le forze di polizia sono spesso insufficienti per far rispettare il codice stradale. Stando ai dati dell'Osservatorio Europeo sulla Sicurezza Stradale, dal 40% al 60% dei conducenti di veicoli a motore supera i limiti di velocità. L'assistente intelligente della velocità (ISA), installato sui veicoli a motore, sarebbe uno strumento efficace per far rispettare i limiti di velocità.

Casi studio mostrano che ISA è tanto più efficace quanto più restrittivo è il sistema. ECF suggerisce un approccio passo passo, partendo con l'installazione di un ISA di supporto (segnale ottico o acustico) in auto di riferimento del parco nazionale, come auto di personale di governo, autobus, auto aziendali private, etc. Al fine di agevolare la diffusione di ISA nella UE, la Commissione ha un ruolo importante per favorire lo sviluppo di basi dati cartografiche in tutti gli Stati membri. Come obiettivo a lungo termine (2020), ECF chiede all'UE di adottare una legislazione per il montaggio obbligatorio di automobili vendute nel mercato UE con sistemi di assistenza alla velocità obbligatori, nel quadro della procedura di omologazione per le autovetture.

2) Specchietti per angoli ciechi e Sistemi di rilevazione

Il tipico incidente da punto cieco si verifica quando un veicolo pesante vuole svoltare (a destra o sinistra, a seconda del CdS continentale o britannico/irlandese, rispettivamente) e si affaccia un ciclista che intende proseguire dritto. Questo tipo di urto ha in genere conseguenze molto gravi per il ciclista. Una recente normativa UE in materia di specchietti contro il punto cieco richiede che i veicoli di oltre 3,5 tonnellate sul mercato dal 2007, siano dotati di uno specchio frontale (o telecamera) e uno specchio convesso grandangolare, ed ha richiesto che i veicoli pesanti esistenti ne siano equipaggiati entro il 31 marzo 2009. 

Inoltre, l'UE dovrebbe esaminare l'introduzione di dispositivi di rilevazione, che rilevano la presenza di un ciclista nel punto cieco, dando al camionista un segnale di allarme audio. Questo sistema dovrebbe essere ulteriormente testato e, se provato con successo, la normativa UE sull'"omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi" dovrebbe essere modificata di conseguenza. I veicoli pesanti esistenti dovrebbe essere di conseguenza ammodernati

3) *Design delle cabine dei mezzi pesanti: materiali delle porte laterali*

Gli incidenti dovuti agli angoli ciechi accadono molto più raramente agli autobus che ai veicoli pesanti (HGV). Si è pensato che ciò poteva accadere perché i conducenti di autobus hanno una migliore visibilità dei ciclisti a causa delle porte laterali fatte in vetro trasparente. L'UE dovrebbe incoraggiare e finanziare la Ricerca e Sviluppo di nuovi modelli di cabina per gli automezzi pesanti e adottarne i risultati nella legislazione UE in materia di omologazione dei mezzi pesanti.

4) *Protezione anti incastro*

A causa della dimensione e massa dei veicoli commerciali pesanti, il problema della compatibilità con gli altri utenti della strada è un problema serio. I Camion sono rigidi, pesanti ed alti e possono rappresentare una seria minaccia per gli occupanti degli altri veicoli e degli utenti deboli della strada. Tra i requisiti UE per gli autocarri con peso lordo superiore a 3,5 tonnellate, sono state introdotte in modo obbligatorio protezioni anteriori, posteriori e laterali anti incastro. Le norme attuali lasciano margini di miglioramento.

5) *Sicurezza dei frontali delle auto*

Dalla fine del 2005, sono entrati in vigore regolamenti comunitari, che hanno imposto misure volte a ridurre le conseguenze di collisioni con i pedoni. Migliori risultati potrebbero essere ottenuti se fossero presi in considerazione anche i ciclisti. I ciclisti investiti atterrano su una parte diversa del veicolo: mentre i pedoni atterrano principalmente sul cofano, i ciclisti in genere sono colpiti dal parabrezza e dalla sua struttura in metallo. Risultano necessari pertanto requisiti di prova più severi. Una delle misure che potrebbero contribuire alla riduzione delle conseguenze degli infortuni è un airbag esterno sul parabrezza.

Questo dispositivo potrebbe ridurre la mortalità da questo tipo di collisione del 75% e salvare la vita a centinaia di ciclisti ogni anno nella UE. ECF chiede a EuroNCAP di includere la sicurezza dei ciclisti tra i suoi protocolli. Entro il 2015, il sistema di airbag dovrebbe essere pienamente operativo.

6) *Adeguamento delle luci di circolazione diurne*

Il regolamento UE prescrive per le nuove auto ed i furgoni leggeri che siano dotati di luci di circolazione diurne (DRLs) a partire dal 2011. I DRLs sono stati introdotti con lo scopo di fornire "miglioramenti nelle prestazioni sulla sicurezza stradale in Europa".

ECF chiede che dopo 3 anni di applicazione (2014) sia svolta un'analisi approfondita delle statistiche degli infortuni e degli incidenti mortali. Se risulta che i DRLs obbligatori abbiano portato effetti negativi ad es. sugli utenti deboli della strada, la legislazione esistente dovrà essere modificata.

7) *Illuminazione delle biciclette*

ECF è favorevole ad introdurre specifiche norme tecniche minime vincolanti a livello europeo per le attrezzature per l'illuminazione delle biciclette, garantendone la funzionalità e migliorando la visibilità dei ciclisti.

8) *No ai megatrucks*

ECF è preoccupata per la proposta di modifica della legislazione UE esistente per consentire l'introduzione di veicoli pesanti di trasporto (LHVs) più lunghi e/o più pesanti rispetto ai limiti attuali, comunemente conosciuti come Megatrucks o Gigaliners. Questi nuovi veicoli porterebbero rischi significativi per la sicurezza stradale: un aumento della lunghezza massima comporta un maggiore rischio nel sorpasso, tempi più lunghi di liberazione degli incroci, ridotti margini di sicurezza quando si gira, mentre l'uscita dalla carreggiata non potrebbe essere evitata. Ciò avrebbe implicazioni particolarmente preoccupanti per ciclisti e pedoni. Allo stesso tempo, veicoli più pesanti aumenterebbero ulteriormente la gravità delle collisioni. L'introduzione di Megatrucks si tradurrebbe anche in notevoli costi infrastrutturali e un ulteriore spostamento del trasporto merci dalla rotaia e dall'acqua (più rispettosi dell'ambiente) alla strada. ECF quindi si oppone fortemente a qualsiasi iniziativa di modifica dell'attuale direttiva europea che stabilisce le dimensioni massime autorizzate per i veicoli di trasporto merci su strada⁸.

Condivisione delle responsabilità: cosa può fare l'Unione europea per migliorare la sicurezza stradale per i ciclisti

La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa tra Comunità Europea e Stati Membri. Alla UE ECF chiede le seguenti misure:

- Impostare un obiettivo globale di dimezzare i tassi di infortunio ed incidenti mortali entro il 2020, sulla base del concetto "Sicurezza nei numeri";
- promuovere la modifica della composizione modale: usare meno l'automobile è una misura efficace per migliorare la sicurezza stradale globale;
- promuovere una maggiore diffusione dell'uso della bicicletta in sicurezza attraverso campagne di sensibilizzazione ed educazione alla mobilità sostenibile, ad esempio fissando linee guida per la formazione dei conducenti ed educazione alla sicurezza del traffico con particolare attenzione a ridurre i rischi per gli utenti deboli della strada;
- definire nuovi standard tecnici per i veicoli: revisione dei frontali delle auto, introduzione di sistemi assistiti di controllo intelligente della velocità, revisione dei sistemi di illuminazione delle biciclette, progettazione e dotazione dei mezzi pesanti per prevenire gli incidenti dovuti agli angoli ciechi;
- promuovere e finanziare le infrastrutture ciclistiche: il 10% degli investimenti comunitari nelle infrastrutture dovrebbe essere riservato a quelle ciclistiche;
- promuovere i 30 km/h come limite di velocità massimo standard nelle aree urbane;
- promuovere le migliori pratiche di uso della bicicletta nel codice della strada, ad esempio prevedere il controsenso nelle strade a senso unico;
- fornire statistiche e finanziarne la ricerca: occorrono dati comparabili a livello comunitario sulle vittime della strada in bicicletta (km percorsi totali e per viaggio, tempo trascorso in bici) e ulteriori ricerche dettagliate sulla causalità degli incidenti e sulle politiche e gli interventi per migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- adottare una direttiva comunitaria per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale per garantire che i non residenti non commettano violazioni del Codice della strada nazionale impunemente;
- non modificare l'attuale direttiva europea che stabilisce le dimensioni massime autorizzate per i veicoli adibiti al trasporto merci su strada;
- sostenere gli Stati membri dell'UE e le organizzazioni di polizia per rafforzare le leggi sul controllo del traffico a favore degli utenti deboli della strada e assicurare che la polizia stradale abbia risorse adeguate ai suoi compiti

¹ I ciclisti hanno un tasso molto basso di coinvolgimento nel ferimento di altri utenti della strada: ogni viaggio in bicicletta che elimina un viaggio in auto significa meno infortuni e morti per gli altri. Vedi, per esempio, le statistiche per l'Inghilterra, riportati in CTC (2009) "[Safety in numbers in England](#)"

² TRL (2009) [Collisions involving pedal cyclists on Britain's roads](#), PPR 445

³ Cabinet Office, Strategy Unit (2009) [An analysis of urban transport](#)

⁴ La direttiva 2006/126/CE, in vigore dal 1° gennaio 2013.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/consultations/2009_06_22_training_education_en.htm

⁶ Si veda ad esempio Department for Transport (2009) Valutazione intermedia della applicazione dei limiti di velocità di 20 mph a Portsmouth.

⁷ In Francia, il 25% delle violazioni dei limiti di velocità riprese da autovelox sono state commesse da non residenti.

⁸ Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.