

Caro lettore,

da quando l'uomo condivide lo spazio pubblico con i veicoli, la sicurezza stradale è stata un argomento caldo. I pedoni e i ciclisti sono molto vulnerabili e ciò costituisce spesso un ostacolo importante nella promozione delle modalità di trasporto sostenibili e attive. Questo e-update è un viaggio nella storia della sicurezza stradale e si sofferma sulla relazione con il Mobility Management e la sostenibilità.

Sono morti a milioni e a milioni ne moriranno



Mary Ward, la prima persona uccisa da una auto.
Fonte: www.irishcentral.com

Capita che una persona viva una vita ricca di successi, oscurata però da un singolo avvenimento che accade a lei per prima. **Mary Ward**, una scienziata dilettante, è stata una di queste persone. Una donna straordinaria che nel 1869 ha avuto la sfortuna di essere la prima persona uccisa da un'automobile a motore.

Al giorno d'oggi, più di 1,2 milioni di persone in tutto il mondo muoiono ogni anno per colpa del traffico. Questo numero è ancora in lieve aumento, come riportato nel [Global status report on road safety](#) della World Health Organisation.

Nei Paesi dell'UE il numero di morti sulla strada è diminuito di quasi il 70% dal 1991 (da più di 76.000 ai circa 26.000 dell'anno scorso), una storia ricca di successi: servizi di emergenza più rapidi, cure mediche migliori, veicoli più sicuri, controlli più severi, progettazione stradale più votata alla sicurezza, educazione migliore e campagne sulla sicurezza stradale. Tuttavia, il numero di incidenti e di feriti è diminuito solo del 25% in questi 25 anni. Ogni anno accade più di un milione di incidenti che causa non solo i citati 26.000 morti, ma anche 1,5 milioni di feriti! Di questi, circa 100.000 risultano disabili in modo permanente e 200.000 riportano ferite serie ... e questo accade ogni anno! Nonostante i successi, questi numeri sono ancora impressionanti. Nelle aree urbane (che sono mediamente più sicure delle aree rurali) circa la metà dei morti e una parte ancor più consistente dei feriti sono rappresentate da ciclisti e pedoni, causate in gran parte da auto che colpiscono questi utenti. Complessivamente, camminare o andare in bici è comunque più sicuro che utilizzare un'auto.



Fonte: www.globalgoals.org

I problemi delle Statistiche sulla Sicurezza Stradale



Clicca sull'immagine per ingrandirla.

L'UE svolge un fantastico lavoro di raccolta dati, standardizzazione e diffusione. Tuttavia, le metodologie di raccolta sono ancora molto varie e, andando a "pescare" alcuni casi specifici, sembrano esserci diverse possibilità di interpretazione. Facciamo solo tre esempi:

- La polizia austriaca registra elettronicamente le cause degli incidenti stradali. L'alcool risulta essere la causa principale degli incidenti in meno del 4% dei casi. Tuttavia, facendo un confronto con dati internazionali emerge che in realtà tale quota è tra il 20% e il 30%. Si ipotizza che le principali ragioni per questa discrepanza siano che non viene effettuata alcuna analisi del sangue sulle persone decedute e che vengano registrate altre cause principali (come l'alta velocità), anche se il motivo originale è l'alcool.
- 13 Paesi dell'UE registrano inoltre i dati ospedalieri in base al cosiddetto EU Injury Database (EU-IDB). Stando alle stime basate su di esso, circa 4 milioni di persone vengono ferite in incidenti stradali (più del doppio della cifra riportata nelle statistiche ufficiali).
- Leggi sul casco per i ciclisti: la quota di danni alla testa per gli automobilisti, i pedoni e i ciclisti è più o meno la stessa. Nessuno penserebbe mai di rendere obbligatori i caschi per i pedoni e gli automobilisti, ma per i ciclisti è un'idea che emerge periodicamente in quasi tutti i Paesi. Gli effetti del rendere obbligatori i caschi per i ciclisti sono assai controversi: alcuni ritengono che ciò aumenterebbe la sicurezza, altri che la diminuirebbe. Puoi leggere alcune argomentazioni [qui](#).

Trovi delle statistiche eccellenti nelle [pagine della Commissione Europea sulla sicurezza stradale](#)

Se aumenta il numero di pedoni e ciclisti aumenta anche la sicurezza



Fonte: www.ecf.com

Potrebbe essere controintuitivo, ma avere più bici in strada porta ad avere meno incidenti in cui sono coinvolte delle bici. Ciò si sta verificando in praticamente tutte le città in cui la mobilità ciclistica è in crescita. Ma come può succedere? L'interpretazione è la seguente: più bici ci sono sulle strade, più entrano nell'ordinario. Perciò gli automobilisti prestano maggiore attenzione e tollerano maggiormente i loro comportamenti. Oltretutto, più le persone si spostano in bici e più è probabile che anche gli automobilisti utilizzino loro stessi la bici e abbiano un comportamento sulla strada ancor più riguardoso nei confronti dei ciclisti. **Critical Mass** è una celebrazione delle alternative all'auto e si basa su questo concetto di sicurezza data dalla numerosità. Questo effetto visto per i ciclisti si ha anche per i pedoni: più ce ne sono, più è sicuro per loro. Uno studio ben fatto su questa relazione tra sicurezza e numerosità è " **Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling**".

Pedoni e ciclisti: nemici o amici?



Fonte: www.bicigasteiz.com

Per incoraggiare la ciclabilità, spesso i pianificatori mettono le corsie ciclabili sui marciapiedi, cosa che spesso è assai più semplice del togliere spazio al traffico automobilistico (su corsie carrabili o parcheggi). Le aree pedonali nei centri cittadini possono costituire degli ostacoli per i ciclisti (tanto che spesso ci si domanda se questi possano accedervi o meno), specialmente in quanto sono spesso tra le poche zone in cui è sicuro pedalare, rispetto al resto del centro che è votato all'auto privata. Ciò crea inevitabilmente disagi per i pedoni, specialmente quando questi sono tanti. Tuttavia l'esperienza e la ricerca mostrano che, con una buona progettazione, la situazione permette tranquillamente l'autoregolazione. Uno studio condotto su più di 100 zone pedonali in Olanda ha mostrato che il numero di ciclisti in tali zone è decisamente indipendente dal permesso di circolazione per le biciclette e dipende invece soprattutto dal numero di utenti. Per mitigare la situazione ci sono molte soluzioni:

- sensibilizzazione sull'educazione verso i pedoni, si vedano ad esempio la **campagna "Gemeinsam unterwegs"** della città di Bolzano o il **guardiano delle bici** che sorveglia l'alzaia di un canale a Londra;
- una buona progettazione dello spazio condiviso, come ad esempio la **New Road nel centro città di Brighton & Hove** o la **Mariahilferstrasse a Vienna**;
- offrire delle ampie strutture separate per ciclisti e pedoni. Per maggiori informazioni su questo argomento, si veda l'articolo del blogger **David Hembrow**. Multare i ciclisti per eccesso di velocità in zone pedonali probabilmente non è l'idea migliore.
- Norme, come ad esempio le **nuove norme sulla ciclabilità nelle zone pedonali a Vitoria-Gasteiz**



Foto di Gary Cziko, CC BY-NC-SA 2.0

I pericoli della distrazione sono fin troppo reali



Immagine: gentile concessione di **Pawel Kuczynski**

La distrazione alla guida è una delle maggiori cause di incidenti stradali in tutto il mondo. Una delle cause più comuni è l'**utilizzo di telefoni cellulari alla guida (anche senza usare le mani)**. Ma la distrazione è un problema anche per **pedoni** e **ciclisti**. Una nuova dimensione della distrazione è la realtà aumentata, potenzialmente offerta da occhiali speciali come ad esempio i **Google glass**.

Ma la realtà aumentata si può ritrovare anche in un semplice cellulare. L'ultima mania videoludica, **Pokémon GO**, è un gioco gratuito di realtà aumentata basato sulla posizione, nel quale i giocatori utilizzano un cellulare per localizzare, catturare, allenare e far combattere delle creature virtuali chiamate Pokémon, che appaiono sullo schermo come se si trovassero nello stesso luogo del mondo reale in cui si trova il giocatore. Uscito a luglio 2016, è diventato rapidamente un fenomeno mondiale, scaricato da più di 130 milioni di persone in tutto il globo.

Da un lato, al gioco è stato riconosciuto di aver promosso l'**attività fisica** e di aver aiutato a **crescere alcune attività locali**, ma ha anche attirato delle critiche per aver contribuito ad alcuni **incidenti** ed essere diventato un elemento di **disturbo della quiete pubblica** in alcuni luoghi.

"È chiaro che il gioco sta causando anche alcuni pericoli", dice la **Youth For Road Safety (YOURS)**. "Vogliamo che i nostri giovani si godano l'euforia di catturare un Pokémon, ma sappiamo anche che è importante comportarsi in maniera sicura e responsabile su strada".

Pianificare una sicurezza stradale sostenibile



Fonte: www.bmvit.gv.at

“Sicurezza Sostenibile” è il nome dell'**approccio olandese** volto ad ottenere una migliore sicurezza stradale. Introdotto e rapidamente adottato da tutti i gestori delle strade nel 1992, aveva l'obiettivo di cambiare il sistema dalla base, prendendo come criterio di progettazione l'uomo. “Sicurezza Sostenibile” riguarda molti altri aspetti oltre alle infrastrutture. Le strade e i veicoli devono essere adattati alle capacità dell'uomo e quest'ultimo deve essere educato in modo da poter condurre un veicolo su una strada in modo sicuro. L'approccio si basa su **cinque principi**: Funzionalità e Omogeneità, Prevedibilità, Indulgenza e Consapevolezza.

Un Piano di Sicurezza Stradale nazionale a medio o lungo termine è un prerequisito per raggiungere dei miglioramenti sostenibili della sicurezza stradale. Il piano dovrebbe fissare degli obiettivi misurabili di sicurezza stradale nel medio e nel lungo termine, accrescere le competenze delle istituzioni locali e fornire fonti di finanziamento alternative per le misure di sicurezza stradale.

Un esempio di Piano di Sicurezza Stradale di grande successo è quello austriaco (**Austrian Road Safety Programme 2011-2020**), che ha permesso di ridurre il numero di decessi causati dal traffico di quasi il 50%.

A livello internazionale, l'Organizzazione Mondiale della Sanità fornisce dei manuali di sicurezza stradale consultabili **qui**, mentre la Commissione Europea mette a disposizione i **risultati dei progetti europei** e molti altri **strumenti**.

Finanziamenti per la sicurezza stradale



Foto di [Tax Credits](https://www.flickr.com/photos/taxcredits/), CC BY 2.0

È necessario avere una fonte di **finanziamento** sostenibile per implementare le misure di sicurezza stradale. In Finlandia, ad esempio, da circa 50 anni nell'assicurazione obbligatoria per le auto è stata introdotta una tassa per la sicurezza stradale. L'1.1% del premio viene utilizzato per finanziare lavori nell'ambito dell'educazione pubblica, dell'informazione agli utenti della strada e della promozione della sicurezza stradale (fonte: GIZ, **The Road Safety Cent**). Alcuni Paesi come l'**Austria** o la **Nuova Zelanda** utilizzano delle patenti personalizzate per finanziare il loro Road Safety Trust.

Educazione e campagne sulla sicurezza stradale



Fonte: www.tac.vic.gov.au

“Non ho il collo, ho il naso incavato, degli airbag tra le costole e degli arti che si piegano in tutte le direzioni. Il mio nome è Graham e sono diverso”. Ha il corpo di cui un essere umano avrebbe bisogno per sopravvivere a un incidente stradale ad alta velocità, poiché il corpo umano non si è evoluto per sopravvivere alle collisioni a elevato impatto.

La **Commissione Australiana sugli Incidenti nei Trasporti** descrive Graham come “uno strumento educativo che sarà utile per anni alla comunità come promemoria del perché dobbiamo sviluppare un sistema stradale più sicuro che ci protegga quando qualcosa va storto”. È stato sviluppato anche un percorso scolastico per migliorare l'esperienza di apprendimento degli studenti che visitano Graham di persona oppure online.

Fornire competenze sulla sicurezza ai bambini può dare benefici duraturi alla società, ma dovrebbe essere vista come una strategia di intervento a lungo termine. I bambini possono ricordare gli insegnamenti nel breve termine, ma lo sviluppo effettivo e sostenibile di un'attitudine positiva verso la sicurezza stradale si ottiene soprattutto includendola nel percorso scolastico, ad esempio come tema multidisciplinare, come proposto nella **Guida per insegnare la sicurezza stradale**, creata da Brake con il supporto del Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito.

Prossimi eventi

- **European Road Safety Campaigns Conference**
17-18 novembre 2016 – Bruxelles, Belgio
<http://www.ecrsc.eu/>
- **European Bike-Sharing Conference**
30 novembre 2016 – Rotterdam, Olanda
<http://velo-citta.eu/bikesharingconference/>

- **Act TravelWise Annual Conference: Sustainable Travel in a Changing World**
17 gennaio 2017 – Birmingham, UK
<http://www.acttravelwise.org/>

Per gli eventi successivi, consulta il [calendario di EPOMM](#).



[EPOMM 2017](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)