Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

II° Rapporto sulla Sicurezza Stradale a Milano: problemi e proposte

Interventi per migliorare la sicurezza stradale a Milano: il contributo dei ciclisti

Edoardo Galatola
Responsabile
Sicurezza FIAB

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

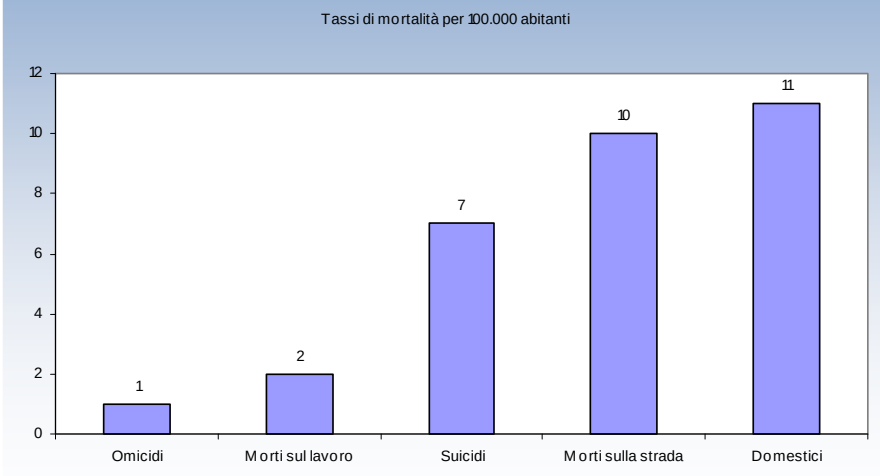
UNO SGUARDO AL PROBLEMA DELLA SICUREZZA STRADALE

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

L'attenzione è inversamente proporzionale alla gravità



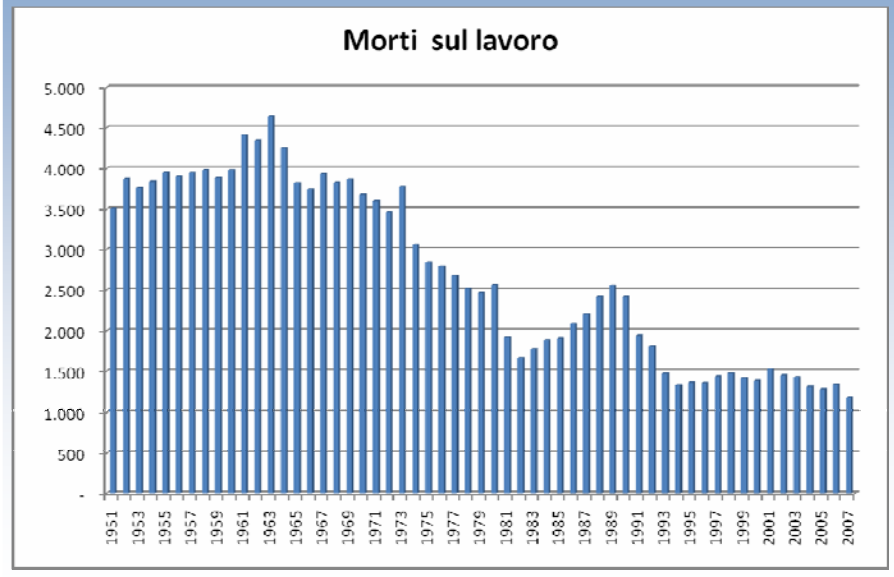
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

L'efficacia delle normative è tangibile



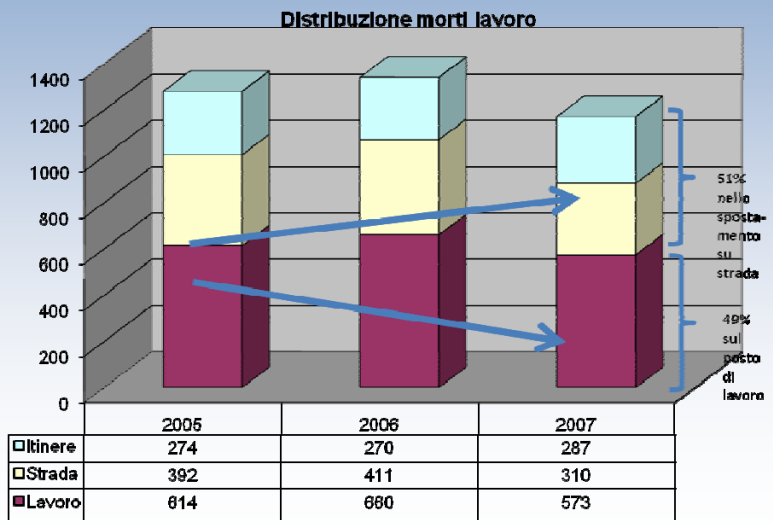
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Ma niente è come sembra



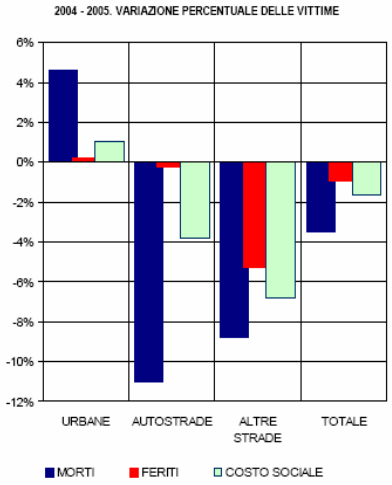
	2005	2006	2007
Itinere	274	270	287
Strada	392	411	310
Lavoro	614	660	573

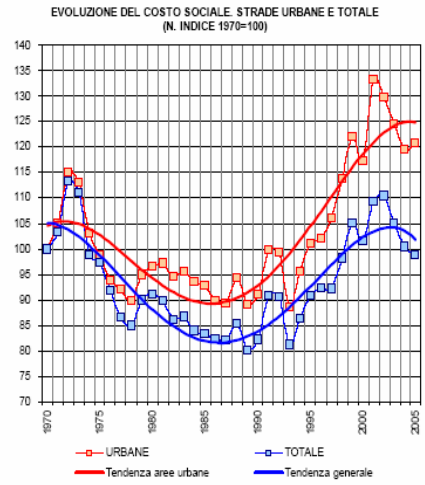
Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Il problema principale sono i centri urbani



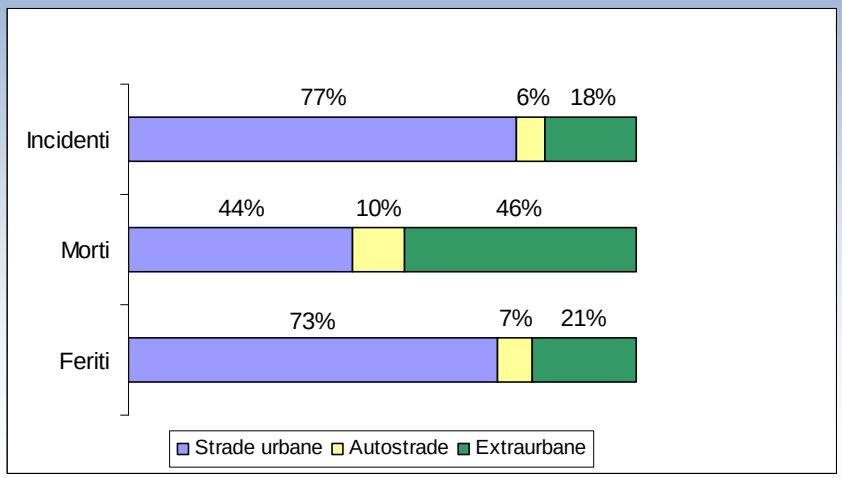


Fonte Libro Bianco 2007, Consulta Nazionale Sicurezza Stradale

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Un dato che ci discosta dall'Europa



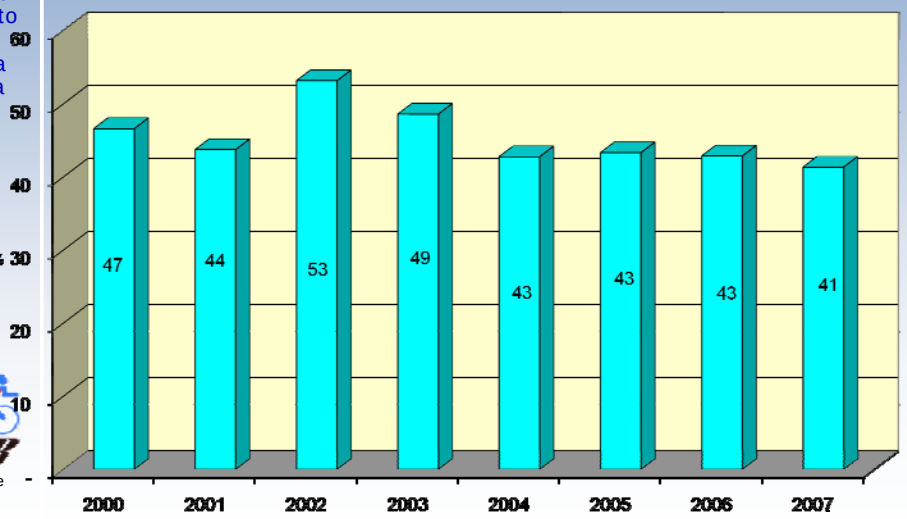
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

E in città un morto su due è da ascrivere all'utenza non motorizzata

Percentuale morti utenza debole su totale in ambito urbano



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

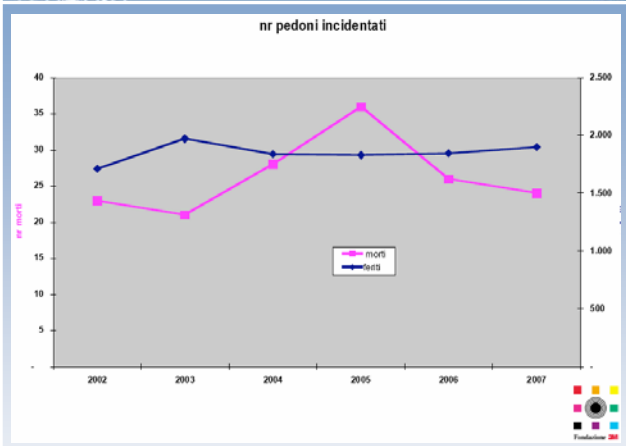
UN APPROFONDIMENTO SUI DATI APPENA PRESENTATI RELATIVI A MILANO

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

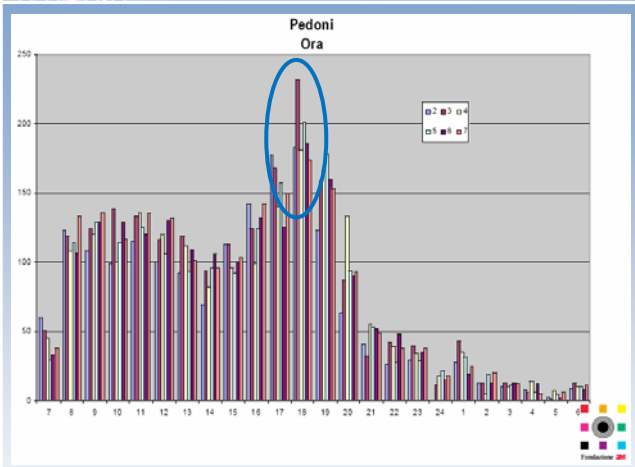


- Non sono state introdotte politiche efficaci di protezione dell'utenza non motorizzata

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

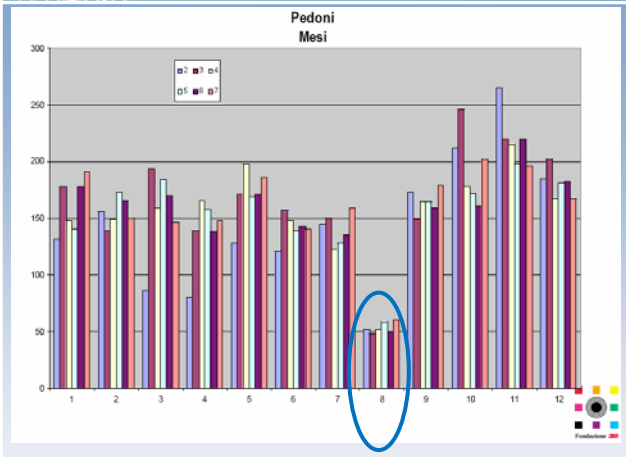


- I problemi principali sono: la visibilità

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

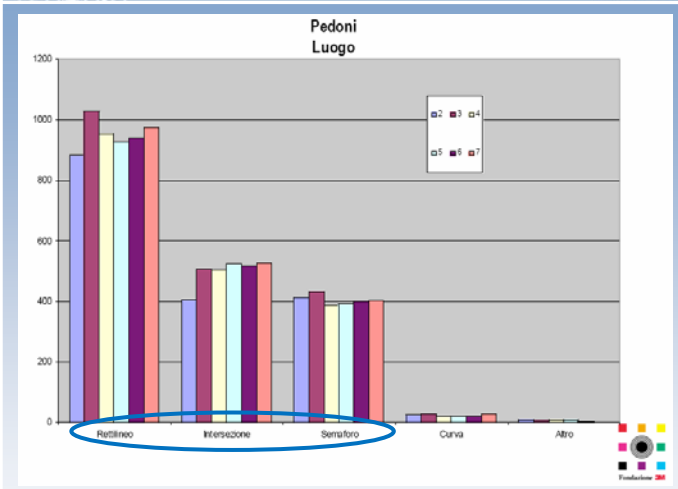


- E l'invasività dell'utenza motorizzata

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009



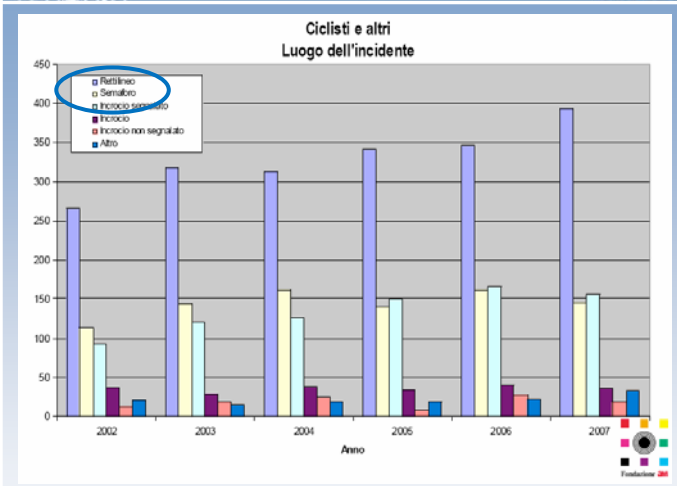
- Con un'organizzazione del traffico schizofrenica (alta velocità di punta e bassa velocità media di spostamento)

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

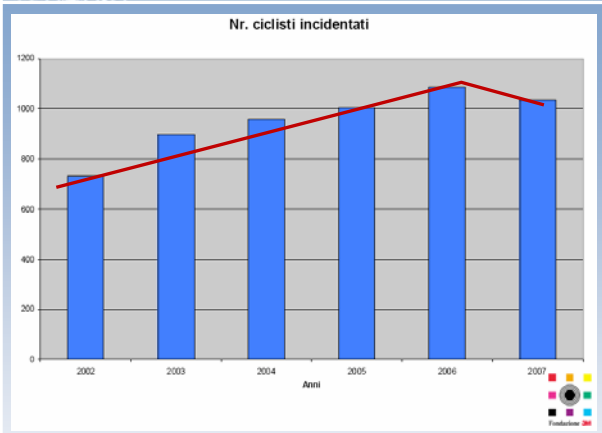


- Il discorso è del tutto analogo vedendo la distribuzione degli incidenti ai ciclisti

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009



- Per quanto riguarda il numero dei ciclisti incidentati l'informazione è contraddittoria: l'incremento è infatti legato alla crescita del numero di ciclisti; la riduzione dell'ultimo anno è relativa al minor numero di incidenti da soli

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Ciclisti incidentati

- Dai dati presentati risulta che un terzo degli incidenti riguardano ciclisti soli. Questi incidenti hanno conseguenze lievi
- I danni gravi si hanno nell'impatto con autovetture (quasi totalità dei casi)
- In particolare il danno grave è legato alla **velocità** dell'autovettura (sopra i limiti consentiti)
- La colpa dell'incidente (togliendo gli incidenti da soli) è principalmente delle auto, ma è il sistema strada che deve garantire sicurezza anche in presenza di errore
- Altro elemento fondamentale che emerge è la **visibilità**

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Ma se i ciclisti sono le vittime, sono anche una soluzione al problema

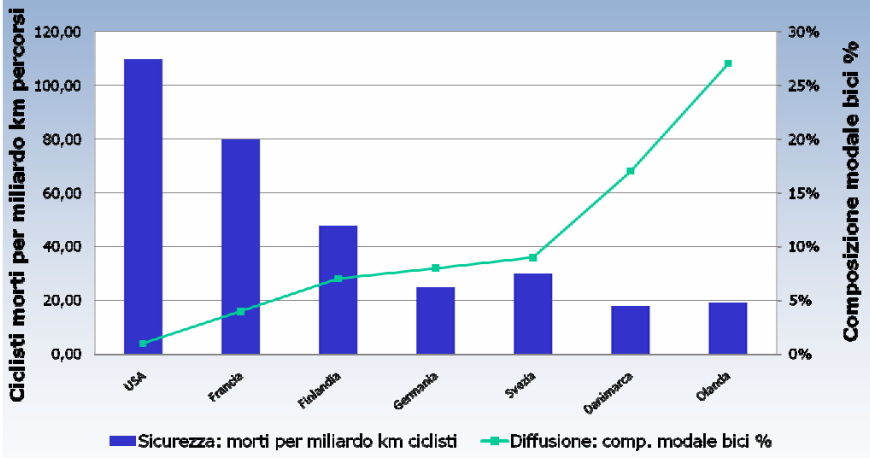
- I Paesi che registrano le **maggiori quote di spostamenti su bicicletta** sono anche quelli dove, tendenzialmente, si determinano **più elevati livelli di sicurezza** per i ciclisti.
- C'è una correlazione diretta tra il livello di **diffusione** (spostamenti su popolazione) e il livello di **sicurezza** (numero di vittime per volume di spostamento).
- Possibili interpretazioni:
  - si usa di più la bicicletta laddove e infrastrutture e la regolamentazione del traffico assicurano elevati livelli di sicurezza a questa modalità di spostamento;
  - nei Paesi dove un'ampia quota di popolazione usa la bicicletta per gli spostamenti abituali i responsabili della sicurezza stradale dedicano maggiore attenzione alla sicurezza dei ciclisti.

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Per sé stessi

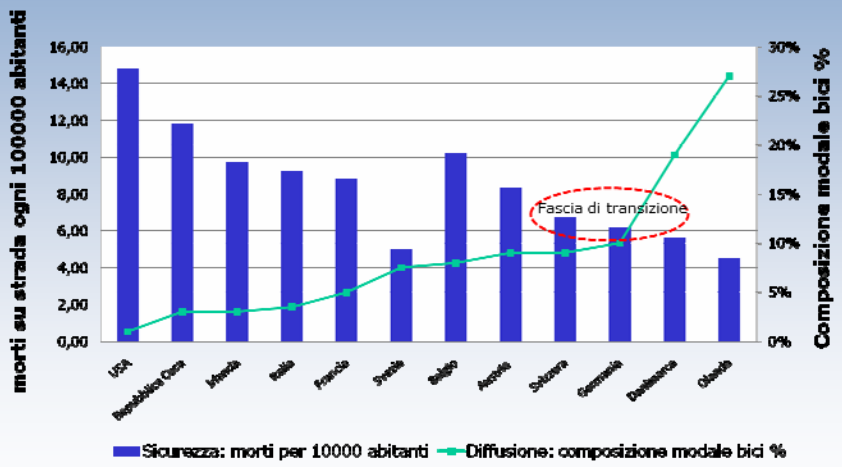


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Ma anche per gli altri (dati 2006)

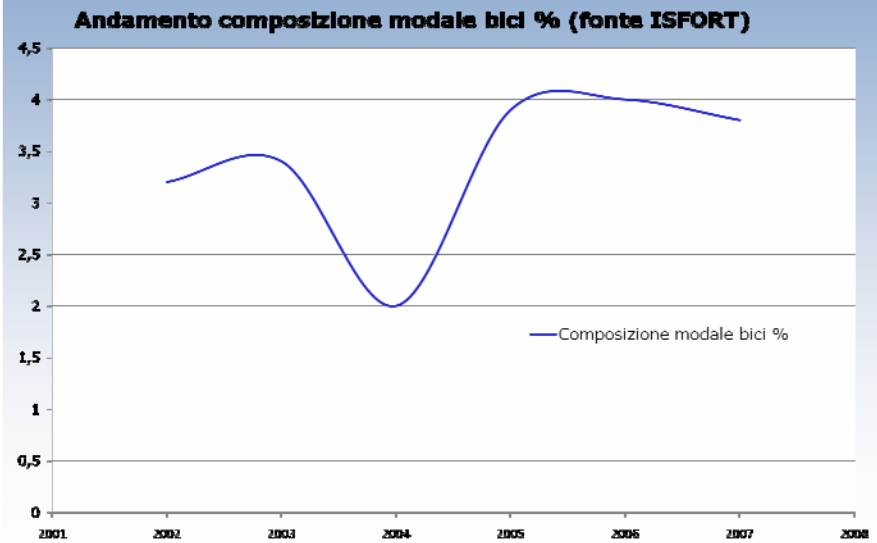


Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Attualmente questa è la situazione italiana per la mobilità ciclistica in totale



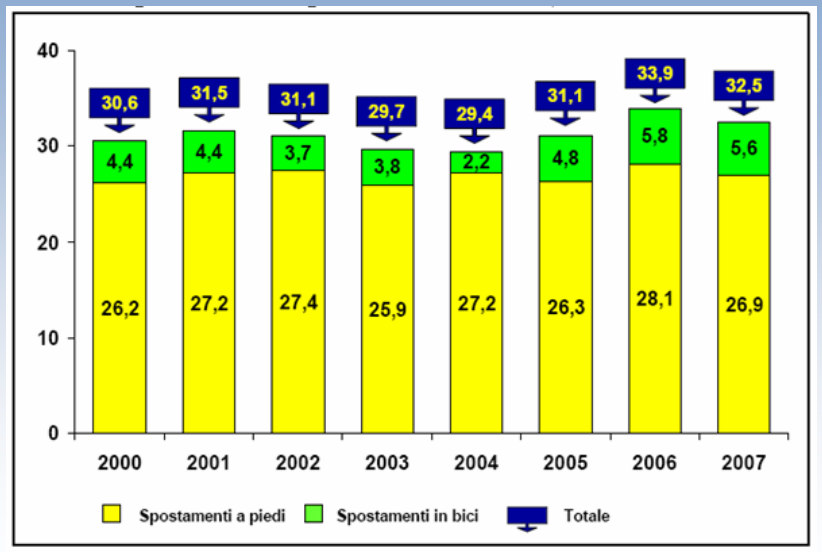
Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

E quella nei centri urbani



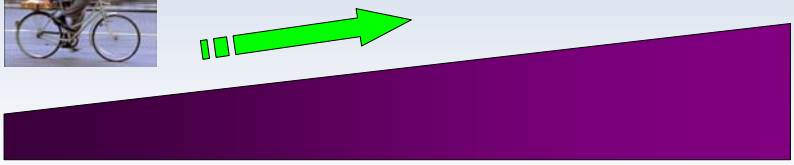
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Il percorso in salita dell'Italia e di Milano



4-6 %

12-15 %

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

ALCUNE CONSIDERAZIONI SUI DATI PRESENTATI ED ALCUNE PROPOSTE OPERATIVE

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stadale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

- A Milano, come in tutte le aree urbane, il traffico è il problema numero uno e la **sicurezza stradale** un'assoluta emergenza
- Non è possibile ottenere risultati senza interventi a favore dell'**utenza non motorizzata**
- "**Effetti secondari**" di questi interventi sarebbero rendere la città più vivibile ed a misura d'uomo, ridurre l'inquinamento (atmosferico e acustico), velocizzare gli spostamenti, migliorare la salute, permettere risparmio energetico contribuendo a ridurre i cambiamenti climatici

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

- Dall'esame dei dati qui presentati risulta che **nessun intervento ad oggi è stato efficace**, dato che è mancata una volontà ad intervenire evidente in altre metropoli europee
- Il costo sociale di queste **non scelte** è estremamente elevato, quantizzabile in circa 30 miliardi di € all'anno in Italia pari ad € 500 procapite (1000 per auto)
- In Lombardia il danno sociale è proporzionalmente maggiore e quantizzabile in 6 miliardi di euro (20% del totale) mentre per Milano la stima del danno sociale è di 1,75 miliardi di euro con un costo procapite (neonati compresi) di **1347 €/anno**.

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

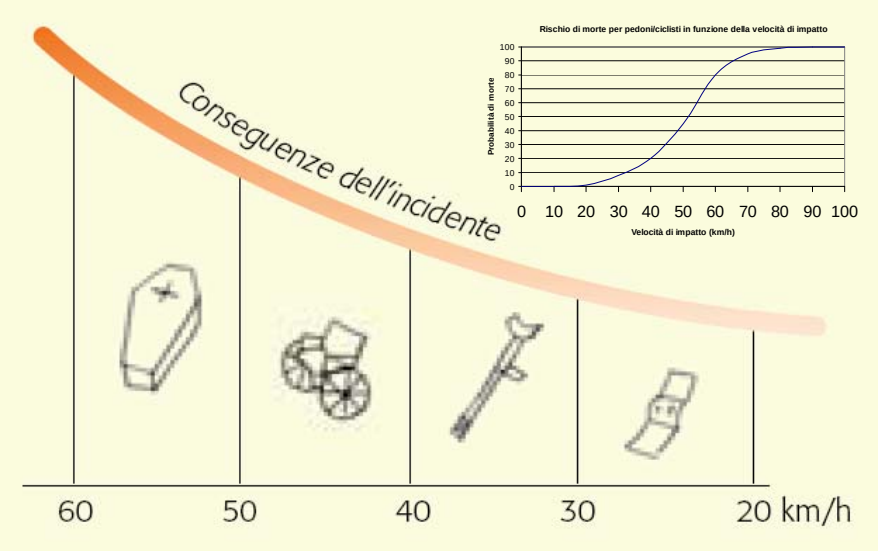
- Se si aggiungono i **costi ambientali** (stimati in 80 miliardi di euro) questi costi raddoppiano e possono essere valutati a Milano in circa € 3000 procapite (ovvero € 5000 per auto) annui
- Questi costi sono pagati dalla collettività e sarebbero utilizzabili per finanziare gli interventi a favore del trasporto pubblico e dell'utenza non motorizzata
- Tra gli interventi quello prioritario ed a minor costo sarebbe semplicemente far rispettare il **codice della strada**
- Infatti in città la velocità massima dovrebbe essere 50 km/h. Basterebbe far rispettare tale velocità nelle direttrici principali ed estendere le zone 30 per rendere quasi superflua la realizzazione di corsie ciclabili

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

È facile capire la differenza tra un incidente a 30 km/h ed uno a 70



in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

- Con una velocità media di 25 km/h (in assenza di traffico) che spesso diventa meno di 10 km/h è facile comprendere che un traffico scorrevole (con meno semafori) e velocità di scorrimento tra 30 e 50 km/h sarebbe una soluzione anche per il traffico veicolare
- È possibile quindi sagomare il profilo urbano **riducendo le carreggiate** (ove non necessarie nelle direttrici di scorrimento) e proteggendo (attraversamenti rialzati) le strisce pedonali
- Per ridurre il numero di auto in altri paesi l'intervento principe è stato quello di ridurre i parcheggi e sicuramente i parcheggi gratuiti (potenziando ovviamente il trasporto pubblico)

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

UN DECALOGO PER MILANO SOSTENIBILE

- Per i ciclisti: **BICI SICURA**
- Per Milano: **CITTÀ AMICA**

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Federazione Italiana Amici della Bicicletta

UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO

- Concludendo, in vista dell'Expo, è stato proposto il modello dei **raggi verdi** (ancora di futura realizzazione).
- Noi proponiamo un nuovo modello, che potremmo definire **Bull's Eye**
- Ovvero Raggi rossi (direttrici di scorrimento a 50 km/h) e Città verde (il rimanente tessuto urbano Zona 30)

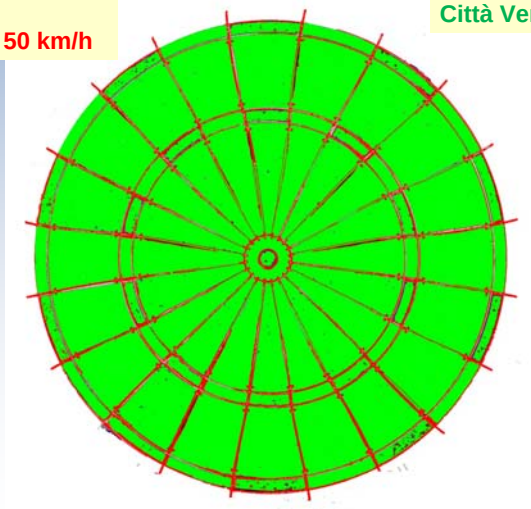
Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Un nuovo modello di sviluppo per Milano:
Bull's Eye

Raggi Rossi = Scorrimento a 50 km/h

Città Verde = Zone 30



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

in bici per l'ambiente

Secondo convegno sullo stato della sicurezza stradale a Milano

Milano, 15 aprile 2009

Grazie per l'attenzione

Fiab
Federazione Italiana Amici della Bicicletta
www.fiab-onlus
info@fiab-onlus.it

Edoardo Galatola
galatola@ciclodi.it

Sezione sito Sicurezza stradale
http://www.ciclodi.it/categoria.asp?IdC=41

Federazione Italiana Amici della Bicicletta