

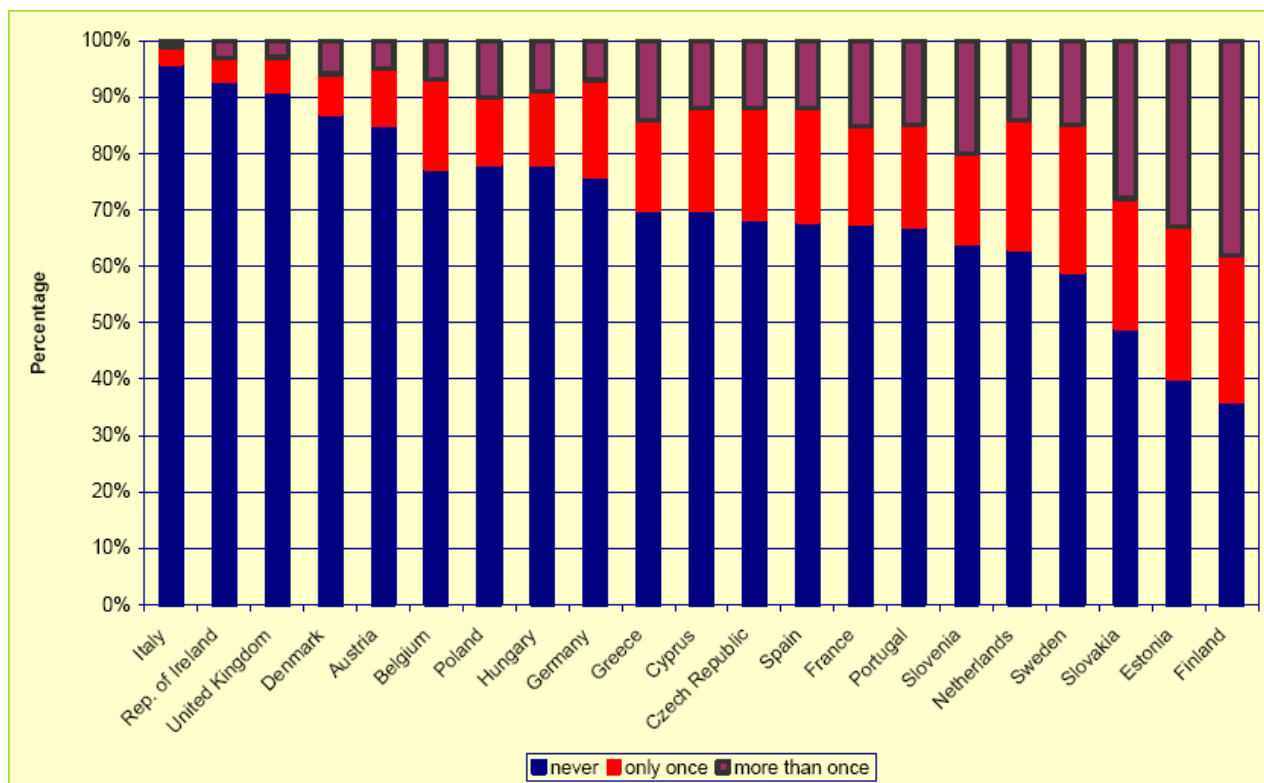
ECATOMBE DI CICLISTI A LAMEZIA TERME

Oggi purtroppo piangiamo la più grave tragedia della bicicletta in Italia. Così grave da non avere riscontro in altri episodi avvenuti nel recente passato.

Una Mercedes a grande velocità, guidata da un conducente di 21 anni con a fianco un bambino, in un sorpasso vietato ha investito e travolto un gruppo di ciclisti che sorraggiungeva in carreggiata opposta uccidendone 7 e ferendone gravemente altri 3.

Nella sua eccezionalità occorre rimarcare alcuni elementi che non permettono di definirlo un episodio eccezionale. Il conducente dell'auto è recidivo in quanto aveva avuto la patente sospesa per sorpasso azzardato, poi restituita senza ulteriori accertamenti.

Guidava in stato alterato per uso di stupefacenti. Purtroppo solo ad incidente avvenuto sono stati effettuati dei controlli. Nonostante l'aumento di questi ultimi in Italia siamo molto lontani da quanto viene effettuato negli altri paesi in Europa (nel grafico viene confrontata la probabilità di ricevere un controllo in un periodo di 3 anni nei diversi paesi della comunità, fonte ec.europa.eu/transport/road_safety_alcohol).

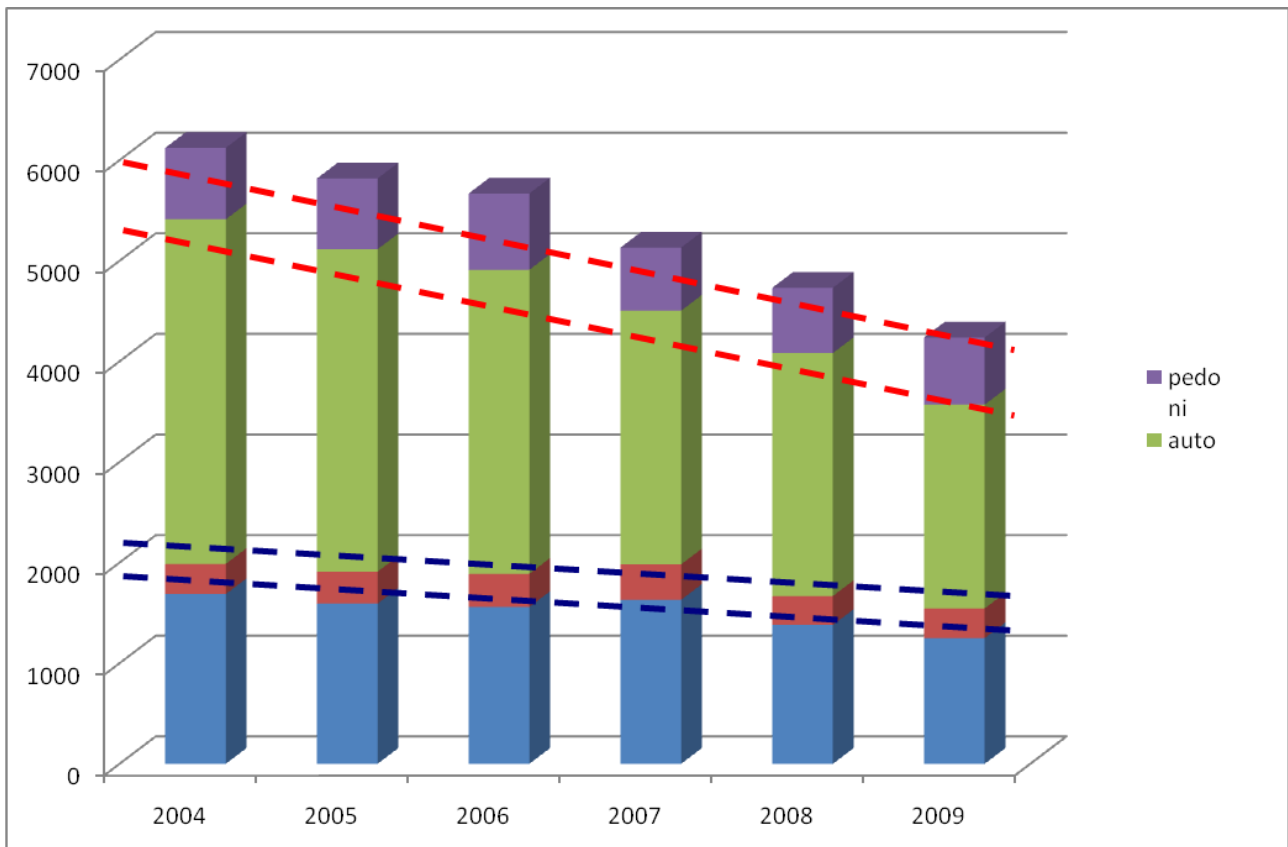


La velocità di percorrenza era assolutamente inadeguata alla tipologia stradale. La strada, ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia e separazione con striscia continua, non doveva permettere una velocità superiore a 50 km/h, mentre l'impatto, a quanto risulta dagli effetti, sarà stato a più di 90 km/h e comunque in sorpasso vietato. Anche in questo caso le sanzioni per eccesso di velocità non vengono mai comminate.

Naturalmente il fatto che sorraggiungesse un gruppo di ciclisti ha fatto sì che la tragedia, sicuramente prevedibile, assumesse le proporzioni di una strage.

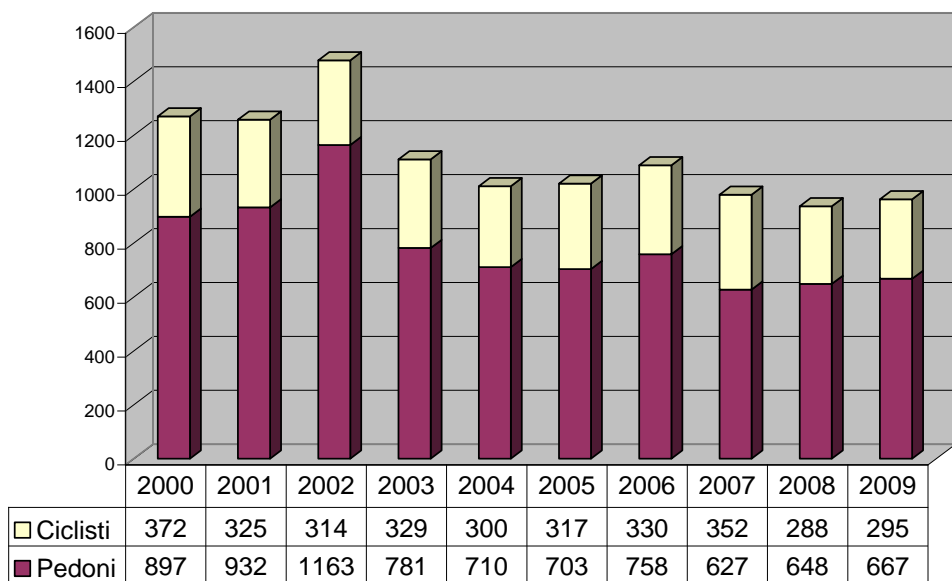
A questo proposito può essere utile analizzare la situazione dell'incidentalità dell'utenza debole in Italia.

Recentemente sono state pubblicati i dati ACI-ISTAT 2009. A livello complessivo si nota una riduzione delle vittime. Se però si analizza meglio il dato si nota che la riduzione è da ascrivere solo agli automobilisti, in minima parte ai motociclisti, mentre per pedoni e ciclisti il numero di morti è costante.

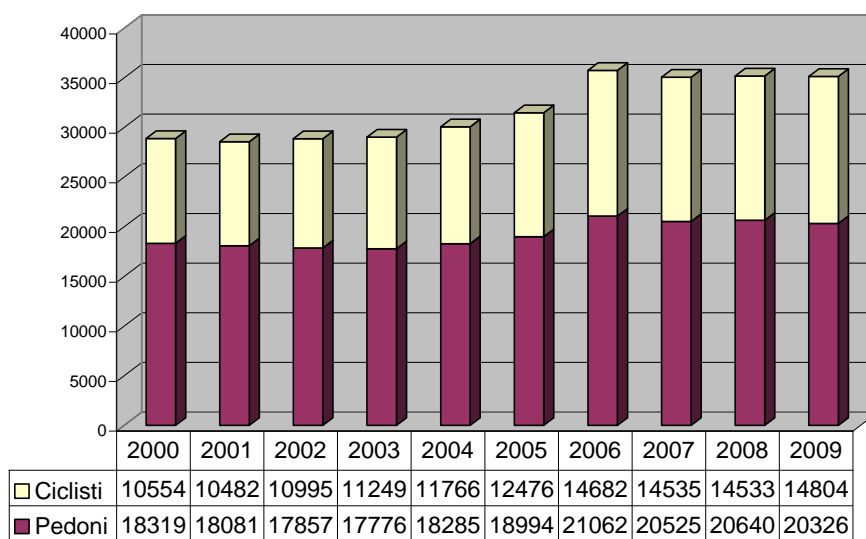


In particolare il dato che riguarda pedoni e ciclisti è il seguente

Andamento mortalità utenza non motorizzata

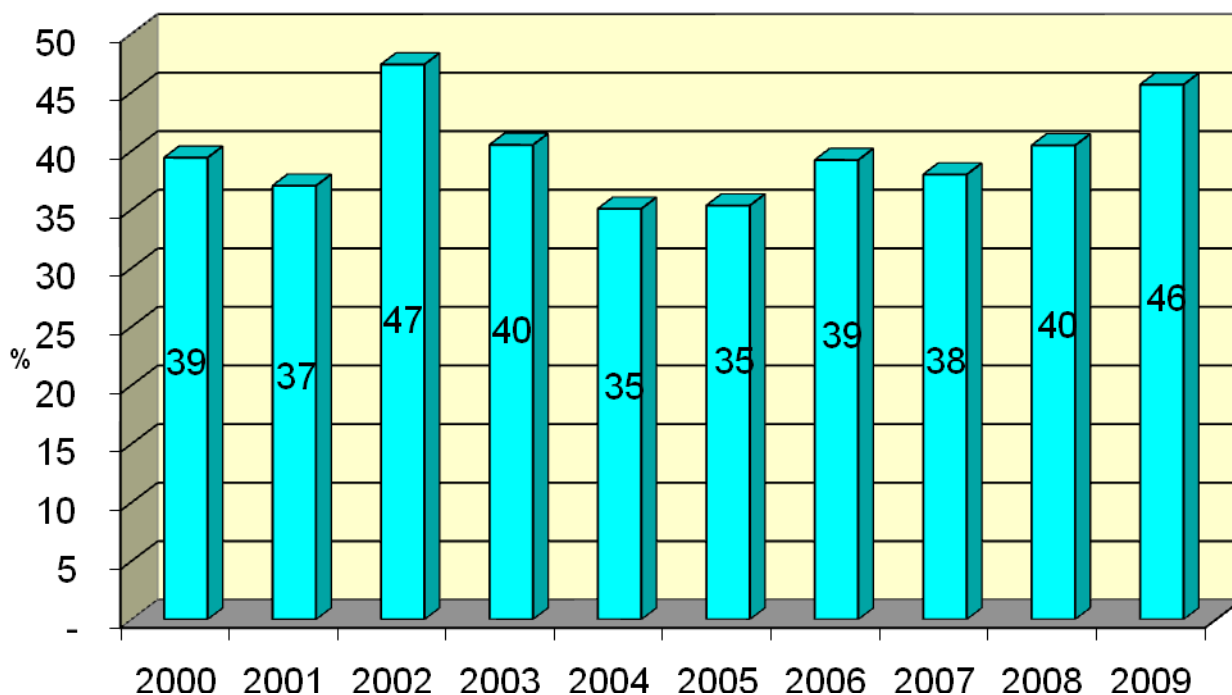


Andamento feriti utenza debole



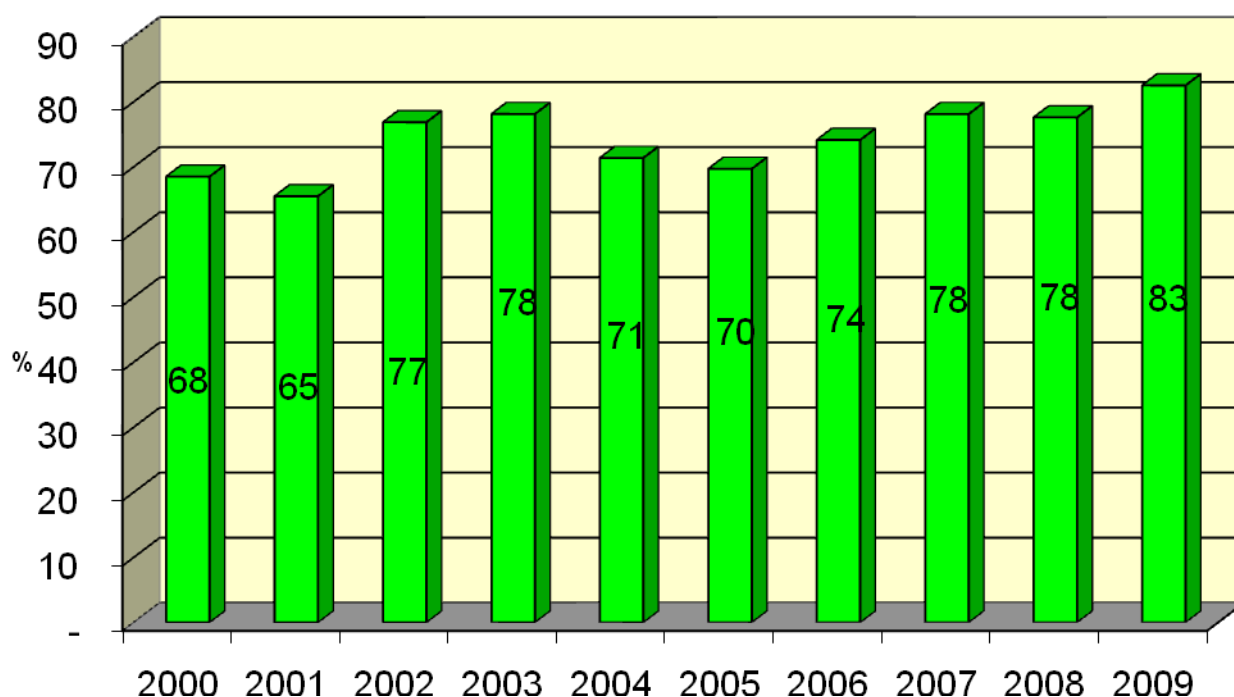
Se analizziamo questo dato confrontandolo con l'incidentalità in ambito urbano notiamo che un morto su due in città è un pedone o un ciclista

% morti utenza non motorizzata su totale in ambito urbano



Conteggiando anche i motociclisti si ottiene che l'83% dei morti in città è da ascrivere all'utenza debole.

% morti utenza debole su totale in ambito urbano



Ne consegue che senza interventi per tale segmento fondamentale della mobilità non si fa nessuna politica di sicurezza.

Anche la Comunità europea chiede a gran voce questi interventi. Nella Comunicazione della Commissione del Parlamento Europeo “Verso uno spazio europeo di sicurezza stradale: gli orientamenti strategici in materia di sicurezza stradale 2011-2020” si indicano le seguenti priorità

1. Migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada
2. Rinforzare l'applicazione del codice della strada
3. Infrastrutture stradali più sicure
4. Veicoli più sicuri
5. Promuovere l'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale
6. Migliorare gli interventi di emergenza e i servizi post-infortunio
7. **Proteggere gli utenti deboli (vulnerabili) della strada**

Nel partecipare al cordoglio dei familiari delle vittime chiediamo pertanto a gran voce una diversa attenzione politica sia su scala nazionale che a livello delle amministrazioni locali.

Edoardo Galatola
Responsabile Sicurezza FIAB
galatola@ciclotodi.it
348-2269002