

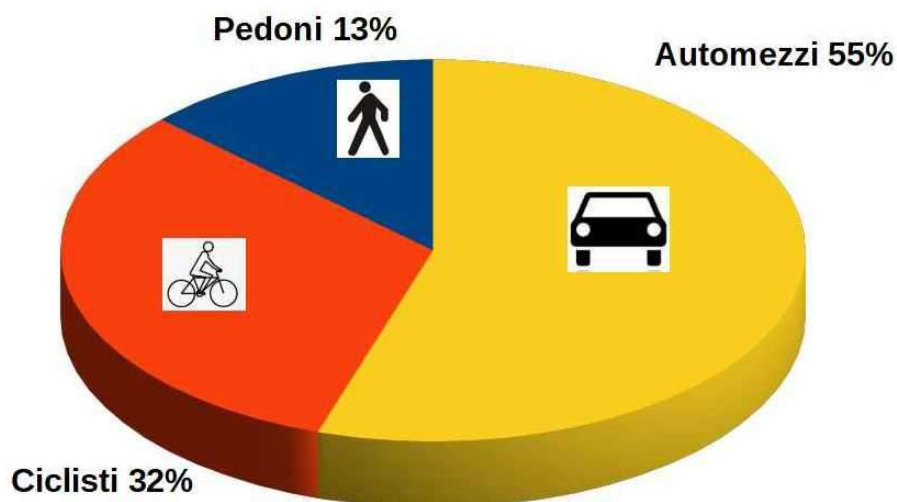
UN INCIDENTE NON E' UN CASO: LA PERICOLOSA CONVIVENZA TRA AUTOMEZZI, PEDONI E CICLISTI AD ABBIATEGRASSO

Abbiategrasso (33.000 abitanti, 22.000 automobili) è una città piccola; entro un raggio di 2,1 km dal centro - piazza Marconi- si trovano la stragrande maggioranza delle abitazioni, delle attività commerciali e produttive e dei servizi. Nonostante le brevi distanze, due terzi dei residenti con occupazione in città e quasi metà dei giovani abbiatensi che studiano negli istituti di istruzione secondaria cittadini vanno al lavoro o a scuola in auto, anche se attraversare l'abitato da un estremo all'altro in bici richiede meno di un quarto d'ora. Ad oggi circa il 15% degli abitanti usa abitualmente la bici, ma sarebbero molti di più se il traffico non li spaventasse. E' una paura fondata? Purtroppo sì, i ciclisti sono un terzo delle vittime degli incidenti stradali che avvengono nel comune di Abbiategrasso. Così, per raccogliere informazioni utili alla rimodulazione della mobilità, FIAB Abbiateinbici ha studiato i problemi di convivenza tra pedoni, ciclisti e automezzi in città.



- Quanti sono stati gli incidenti stradali con lesioni dal 2014 al 2018 nel comune di Abbiategrasso? I sinistri sono stati in totale 531. In quasi metà (237) la vittima è stato un utente "fragile", ciclista (170 incidenti con 180 feriti e 2 morti) o pedone (67 incidenti con 74 feriti). In sintesi, ogni settimana un ciclista o un pedone è rimasto ferito in un incidente stradale!

PERCENTUALE DI FERITI (QUASI LA META' SONO CICLISTI E PEDONI)



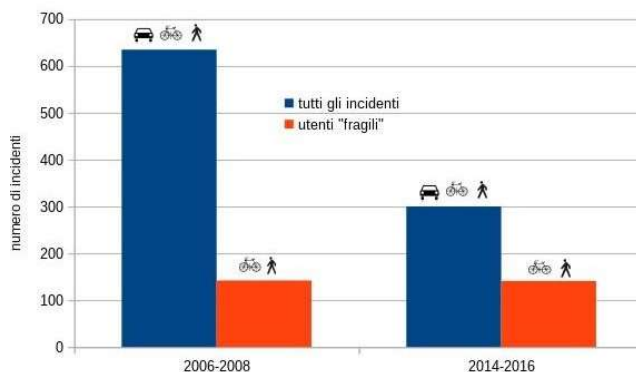
- I sinistri che hanno per vittime ciclisti e pedoni nel comune di Abbiategrasso sono numerosi come nel resto dell'Italia? La vittima è un ciclista in un incidente su tre ad Abbiategrasso, in uno su sette in provincia di Milano (escluso il comune di Milano) e uno su dieci in Italia; la vittima è un pedone in un incidente su otto ad Abbiategrasso e in uno su nove sia in provincia di Milano che in Italia. Ad Abbiategrasso dunque per i ciclisti la incidentalità è il doppio di quella della provincia di Milano e il triplo di quella nazionale, mentre gli investimenti di pedoni sono in percentuale uguali a quelli registrati nel resto dell'Italia.

PERCENTUALE DI CICLISTI FERITI



- E' cambiato nel tempo il numero totale di incidenti e quello degli investimenti di ciclisti e pedoni ad Abbiategrasso? Il confronto tra il triennio 2006-2008 e il 2014-2016 mostra che gli incidenti stradali con lesioni si sono dimezzati (da 635 a 300) grazie al miglioramento delle protezioni di sicurezza delle vetture, mentre niente è cambiato per ciclisti e pedoni (da 142 a 141). Negli anni dal 2014 al 2018 non ci sono stati cambiamenti significativi né nel numero totale di incidenti né in quelli che hanno avuto per vittime utenti "fragili".

Confronto tra numero complessivo di incidenti ad Abbiategrasso e incidenti con vittime "fragili" nei periodi 2006-2008 e 2014-2016



- Quando avvengono gli incidenti di cui sono vittime pedoni e ciclisti ad Abbiategrasso? Quasi tutti di giorno, con buone condizioni meteorologiche, distribuiti uniformemente in tutti i giorni della settimana e durante tutto l'anno, con un modestissimo calo solo nel periodo gennaio-marzo.

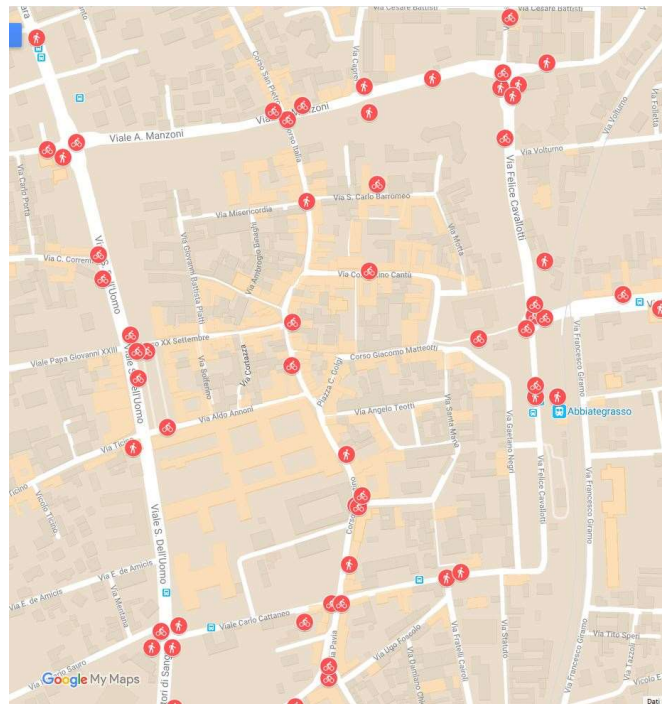


- *Dove avvengono?* Questa analisi è purtroppo parziale, poiché il database pubblico ISTAT riporta la localizzazione dei sinistri solo per tre anni (dal 2014 al 2016). In tale periodo ci sono stati 141 incidenti (104 con ciclisti, 37 con pedoni) quasi tutte nelle strade urbane. La zona più pericolosa è il perimetro dei bastioni (via Manzoni, Cavallotti, Cattaneo e Dell'Uomo) dove ci sono stati 38 investimenti (21 ciclisti e 17 pedoni), poi il percorso via Dante - Giotto con 18 (14 bici e 4 pedoni), il centro storico con 14 (11 ciclisti e 3 pedoni); la direttrice di viale Mazzini con 10 (7 ciclisti e 3 pedoni). Le mappe con la distribuzione degli incidenti si possono vedere ai link qui sotto

https://www.google.com/maps/d/u/3/edit?mid=1ajoTv8kZmKNGBruT9El-vEPTPy8N1eC_&ll=45.39784340331865%2C8.918681499999934&z=14

<https://drive.google.com/open?id=169yfK1UNK8eGgC6Luwqc3bGbttdDtvPn&usp=sharing>

Ecco dove sono stati investiti pedoni e ciclisti nella area centrale di Abbiategrasso (2014-2016)



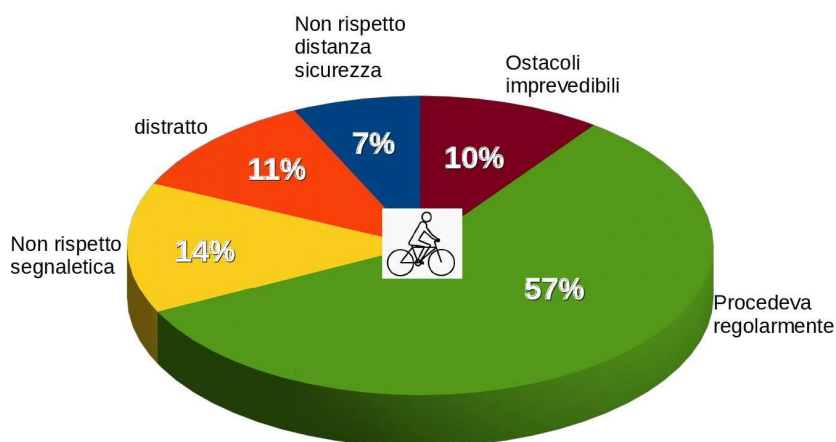
- *Cosa faceva il pedone quando è stato investito?* Otto pedoni su dieci stavano attraversando la strada regolarmente, due non hanno rispettato la segnaletica, solo qualcuno era distratto (3 per cento).

- *Quale era il comportamento del conducente al momento dell'incidente con il pedone?* Solo tre conducenti su dieci procedevano regolarmente, gli altri sette non hanno dato la precedenza al pedone sull'attraversamento pedonale (in cinque casi) o andavano troppo veloci.



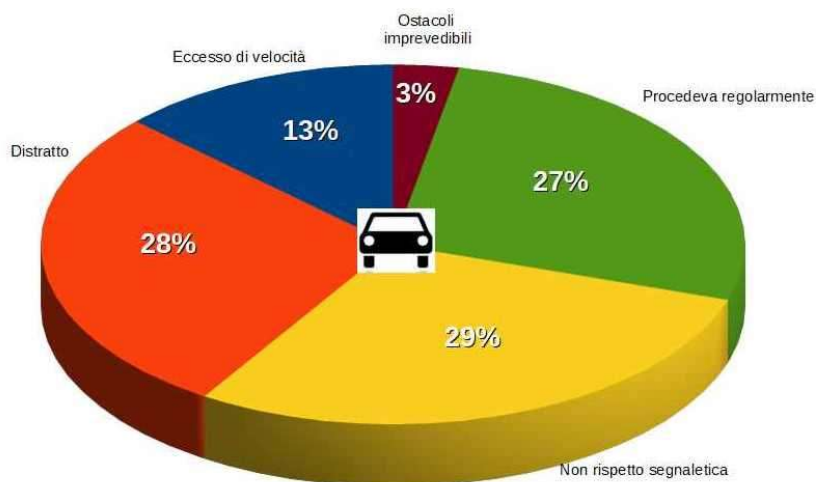
- *Quale era il comportamento del ciclista al momento dell'incidente?* Sei ciclisti su dieci circolavano regolarmente, tre erano distratti o non hanno rispettato precedenza, distanza di sicurezza e segnaletica, uno si è infortunato da solo. Nel complesso sette ciclisti su dieci circolavano regolarmente, mentre tre non hanno rispettato le regole.

Comportamento del ciclista al momento dell'incidente



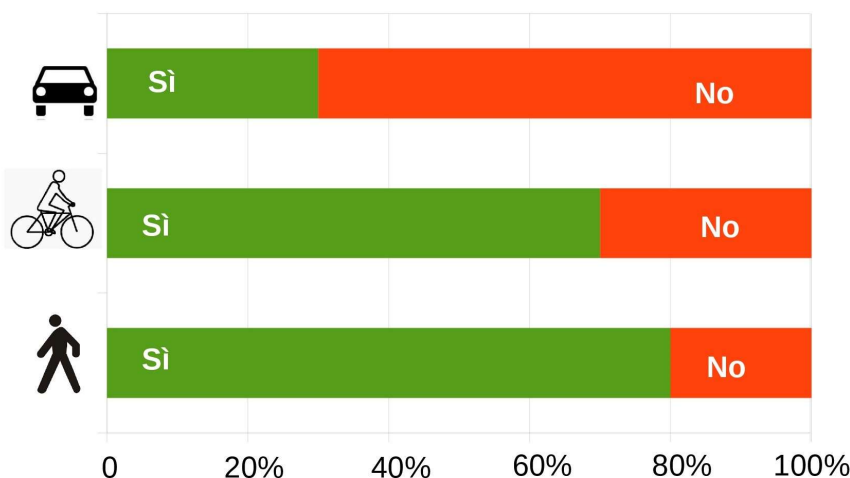
- *Quale era il comportamento del conducente dell'automobile al momento dell'incidente con il ciclista?* Tre conducenti su dieci procedevano regolarmente, sette non hanno rispettato precedenza e segnaletica, erano distratti o andavano troppo veloci. In sintesi, sette conducenti su dieci hanno violato il Codice della Strada.

Comportamento del conducente dell'automobile al momento dell'incidente con il ciclista



Vero o falso? “I più indisciplinati sono i ciclisti, e poi i pedoni che attraversano la strada guardando il telefono. L’incidente se lo cercano!” E’ falso. Lo attestano i verbali della polizia locale. I conducenti degli automezzi sono responsabili di sette incidenti su dieci per mancato rispetto della precedenza/ segnaletica, distrazione o eccesso di velocità; due pedoni su dieci non hanno rispettato la segnaletica; tre ciclisti su dieci non hanno rispettato la segnaletica o erano distratti.

Al momento dell'incidente chi rispettava il codice della strada?

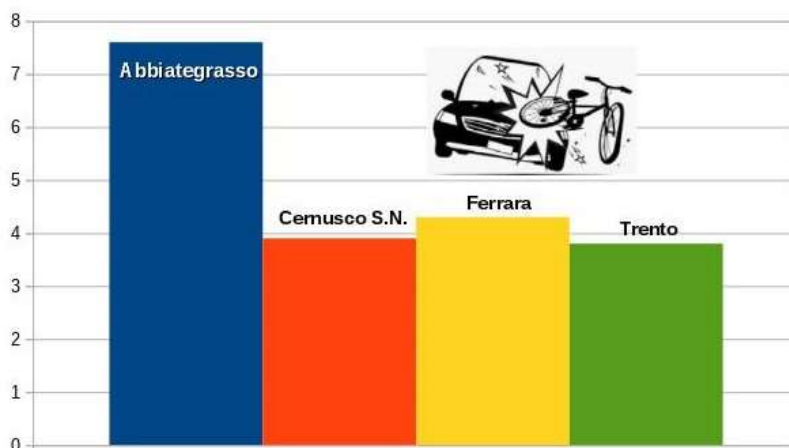


Come si spiega il gran numero di incidenti che coinvolge i ciclisti nella nostra città? Gli abbiatensi che usano la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani sono moltissimi, il 15-20% della popolazione contro il 6% del resto dell’Italia; questa abitudine virtuosa, in assenza di provvedimenti per la mitigazione del traffico, fa ovviamente aumentare la probabilità di incidenti.

E se ci confrontiamo con le città dove l’attenzione per la mobilità ciclistica è alta? A Trento (dove si muove in bici il 12% dei residenti) l’indice di incidentalità* per i ciclisti è 3,8, a Ferrara (in bici 33% dei residenti) 4,3, a Cernusco sul Naviglio (in bici il 25% dei residenti) 3,9 e ad Abbiategrasso è 7,6.

(*Indice di incidentalità = numero di incidenti con lesioni all’anno per 1000 ciclisti)

Confronto tra incidentalità per i ciclisti ad Abbiategrasso e in altre città attente alla mobilità in bici



La figura qui sopra dimostra chiaramente che interventi di moderazione del traffico e misure a favore della mobilità attiva riducono significativamente il numero di incidenti stradali di cui sono vittime i ciclisti. A titolo di esempio: Cernusco sul Naviglio, città molto simile ad Abbiategrasso per popolazione e urbanizzazione, ha 100 km di strade urbane, 50 km di piste ciclabili e i ciclisti feriti sono la metà rispetto a noi!



Si può migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni?

Il primo e più efficace intervento sarebbe convincere le persone a muoversi attivamente camminando e pedalando, usando l'auto solo quando è davvero necessario.



I conducenti degli automezzi sono responsabili della stragrande maggioranza degli incidenti per mancato rispetto della precedenza o eccesso di velocità. Il numero relativamente contenuto di incidenti con lesioni nel centro storico, nonostante la grande quantità di persone che vi si muovono, si spiega con il fatto che gli automezzi sono costretti a circolare lentamente per la conformazione delle vie strette e tortuose anche a causa dei parcheggi disordinati, e la bassa velocità fa diminuire sensibilmente il rischio di provocare danni seri a chi cammina o pedala. In assenza di questi fattori limitanti l'incidentalità aumenta verticalmente, come succede lungo i bastioni, in via Mazzini, Dante e Giotto. Occorrono interventi che obblighino gli autoveicoli a rallentare e sanzioni sistematiche delle violazioni: zone 20 e 30, a traffico limitato, aree pedonali, modifica delle curve veloci, attraversamenti pedonali rialzati, dossi rallentatori, elementi di arredo urbano che restringano e/o rendano sinuoso il percorso. Non stiamo inventando niente di nuovo: il Piano di Governo del Territorio di Abbiategrasso, approvato nel 2011, prevede molti provvedimenti per mitigare il traffico e favorire la mobilità attiva, che però non sono mai stati realizzati. Basterebbe attuarlo, aggiornandolo se ci sono stati cambiamenti importanti nella viabilità. In un quarto d'ora un ciclista percorre 5 km senza affannarsi, e non espone se stesso -e neppure gli altri- ai rischi di vicinanza reciproca, evita gli affollamenti, non ingombra e non inquina. Moltissimi spostamenti potrebbero essere svolti a piedi o in bicicletta nello stesso tempo impiegato in auto. E quindi perché non usare la bicicletta? Ci guadagnerebbero tutti in qualità della salute e dell'ambiente.

Documentazione consultata

ISTAT "Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone: microdati ad uso pubblico" (<http://www.istat.it/it/archivio/87539>)

Abbategrasso - Documento di preparazione del Piano di Governo del Territorio 2009

Abbategrasso - Piano di Governo del Territorio 2011 con allegati

Abbategrasso - PGTU I Fase, relazione generale 2011

Cernusco sul Naviglio - Piano urbano del Traffico 2019

