

FIAB contro Repubblica Motori

FIAB contro Repubblica Motori: la bicicletta non è pericolosa all responsabile Sicurezza della FIAB, Edoardo Galatola, invia a Borgomeo, di Repubblica Motori, una nota garbatamente polemica, come un contributo a leggere i dati in modo un po' più oggettivo. La nota risponde ad un articolo, riguardante una ricerca dell'Asaps: «Bici-moto, sorpasso storico. La bicicletta è più pericolosa ». Possiamo comprendere che all'informazione serva fornire qualche nota di colore e sappiamo che le finalità di ASAPS sono dettate al miglioramento della sicurezza degli utenti della strada, ma FIAB dissente profondamente da quanto comunicato e soprattutto dal taglio dell'informazione, in quanto il messaggio che ne esce è sostanzialmente fuorviante.

FIAB contro Repubblica Motori: la bicicletta non è pericolosa all responsabile Sicurezza della FIAB, Edoardo Galatola, invia a Borgomeo, di Repubblica Motori, una nota garbatamente polemica, come un contributo a leggere i dati in modo un po' più oggettivo. La nota risponde ad un articolo, riguardante una ricerca dell'Asaps: «Bici-moto, sorpasso storico. La bicicletta è più pericolosa ». Possiamo comprendere che all'informazione serva fornire qualche nota di colore e sappiamo che le finalità di ASAPS sono dettate al miglioramento della sicurezza degli utenti della strada, ma FIAB dissente profondamente da quanto comunicato e soprattutto dal taglio dell'informazione, in quanto il messaggio che ne esce è sostanzialmente fuorviante.

BICI-MOTO, SORPASSO STORICO. LA BICICLETTA È PIÙ PERICOLOSA

ALCUNE PRECISAZIONI DA PARTE DI FIAB

Leggendo l'articolo (che dipinge la bicicletta, come il mezzo più pericoloso in circolazione) mi viene in mente un famoso aneddoto in voga tra gli studenti universitari di materie scientifiche, nel quale si cerca di identificare la sostanza più pericolosa al mondo, ovvero il Monossido di Diidrogeno: prodotto non regolamentato, che reagisce violentemente con alcuni metalli come il sodio e il potassio; è il componente principale delle piogge acide, contribuisce all'erosione del suolo, è ampiamente usato negli impianti nucleari, trovato nelle cellule tumorali di pazienti terminali, può causare ustioni anche di terzo grado, etc. Ovvero l'acqua. (Facile trovare in rete ulteriori fantastiche proprietà cercando "killer invisibile").

Quando la divulgazione cerca solo il sensazionalismo, è possibile imbattersi in infortuni come quello sopra citato. I dati forniti da Asaps cercano di dare colore alle ultime statistiche ISTAT.

In base a queste nel 2011 sono stati registrati 3860 morti di cui 1889 su quattro ruote, 923 motocicli, 165 ciclomotori, 282 biciclette e 589 pedoni. Complessivamente il fenomeno è in riduzione. Anche per la bicicletta negli ultimi 10 anni i morti si sono ridotti del 13%, a fronte di una percezione consolidata di aumento della mobilità ciclistica. L'incremento citato dall'articolo è riferito puramente a quello relativo al 2010, anno di minimo, nel quale erano stati registrati 19 morti in meno. Poiché le biciclette sono aumentate, è anche diminuito il rischio per ogni singolo ciclista (vale matematicamente ovunque l'equazione più bici=più sicurezza).

Il sorpasso delle bici sui motorini è invece dovuto al fatto che i ciclomotori stanno di fatto sparendo (si sono dimezzati negli ultimi dieci anni a fronte di un raddoppio dei motocicli, fonte ANCMA) per cui il confronto è del tutto improprio. Più rilevante è invece notare che negli ultimi 10 anni i morti in auto sono calati del 56%. È evidente pertanto l'urgenza, come richiesto dall'Unione Europea (4° programma quadro 2011-2020), di attuare provvedimenti per la protezione dell'utenza debole e per una profonda rivisitazione del sistema mobilità dei nostri centri urbani, partendo da campagne come quella di salvaiciclisti o quella sulla diffusione delle zone30.

Il problema della sicurezza stradale è quindi argomento serio da affrontare in modo razionale, ad esempio monitorando i km percorsi, la sicurezza urbana, le politiche di mobilità, i costi per la salute e molto altro (purtroppo la pianificazione non è uno dei punti di forza del nostro paese). Ad esempio è possibile partire da una modifica organica al Codice della Strada, per il quale FIAB ha presentato un pacchetto organico di proposte.

Se si cercano invece i record si potrebbe dedurre che visti i 589 morti tra i pedoni (sempre dato ISTAT 2011) sia meglio smettere di camminare. Un ulteriore esempio della leggerezza con cui vengono forniti i dati è l'ultimo esempio fornito, per cui la bicicletta risulta essere il mezzo più pericoloso in quanto è più elevato l'indice di mortalità (rapporto tra numero dei morti su un mezzo rispetto al numero degli incidenti in cui quel mezzo è coinvolto), ovvero (sempre da fonte Istat 2011) 1,6 per le bici e 0,7 per le auto. Traducendo: a parità di incidente se si scontrano un'auto e una bici la bici (o il pedone) hanno la peggio. Non ci voleva un genio per scoprirlo. Quello che va evitato è l'incidente.

Per concludere andare in bicicletta e a piedi è il modo più sicuro e salutare di muoversi (chi va in bici vive 2 anni di più rispetto a chi si muove solo in auto). Il pericolo è dato dalle quattro ruote che non rispettano i limiti. Quello che va garantita è quindi la sicurezza e vivibilità dei nostri centri urbani.

Edoardo Galatola, responsabile Sicurezza della FIAB