

ANALISI DEGLI INCIDENTI CHE HANNO COINVOLTO I CICLISTI NEL COMUNE DI VICENZA NEL 2010 E NEL QUADRIENNIO 2007-2010

Premessa.

Nel mese di giugno 2011 l'Ufficio statistiche del Comune di Vicenza, su richiesta di Tuttinbici FIAB e con la collaborazione del Settore mobilità, ha prodotto i dati relativi agli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti nel 2010 sul territorio comunale.

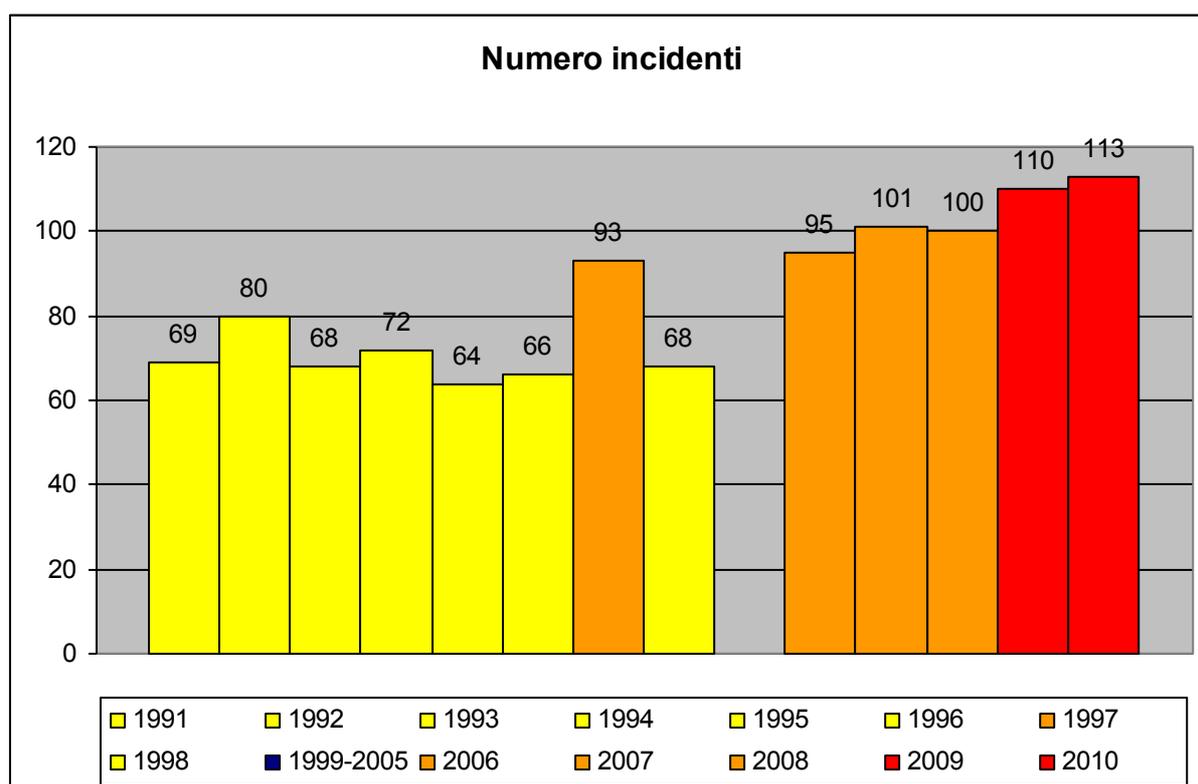
Va notato che i dati sono accorpati per tipologia e per luogo: non è dato sapere, pertanto, quale tipo di incidente si sia verificato più frequentemente in un determinato luogo, né la sua gravità.

Non è possibile, inoltre, risalire alla responsabilità per capire se l'incidente sia imputabile al ciclista o agli altri mezzi coinvolti.

Questi fattori hanno costituito indubbiamente un limite per la nostra analisi.

Più incidenti o più ciclisti?

Il numero degli incidenti che hanno coinvolto e ferito ciclisti è aumentato nel corso degli anni: si è passati da una media annuale di 72 incidenti (1991-1998) ad una media di 100 incidenti all'anno (2006-2008), fino a superare i 110 incidenti degli ultimi due anni.



Queste cifre, tuttavia, potrebbero essere conseguenza di un aumento significativo del numero di ciclisti circolanti e, quindi, di un aumento statistico proporzionale degli incidenti. Manca, tuttavia, un rilevamento che dimostri un effettivo aumento in senso assoluto del numero di spostamenti in bici anno per anno e, pertanto, questa resta solo un'ipotesi.

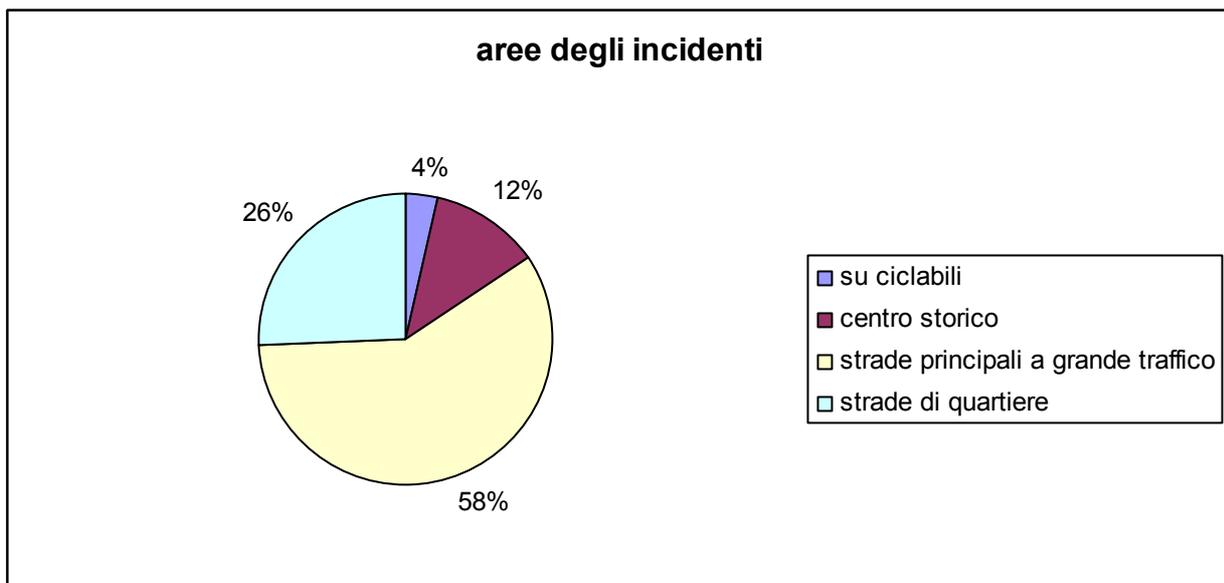
Strade veloci: ciclisti in pericolo

Il maggior numero di incidenti coinvolge i ciclisti sulle strade a intensa e veloce percorrenza. La causa principale, oltre alla disattenzione, è l'eccessiva velocità delle auto che in quelle strade non

riescono a fermarsi in tempo o a scostarsi in presenza di biciclette sulla carreggiata. Spesso si ritiene che nelle grandi strade di attraversamento cittadino i ciclisti non ci siano o siano in numero inferiore rispetto a quelli che attraversano i quartieri e il centro storico. In realtà, le biciclette circolano in gran numero sulle strade più trafficate (spesso a causa della mancanza di percorsi alternativi sicuri) ma “scompaiono” alla vista degli automobilisti che procedono troppo velocemente.

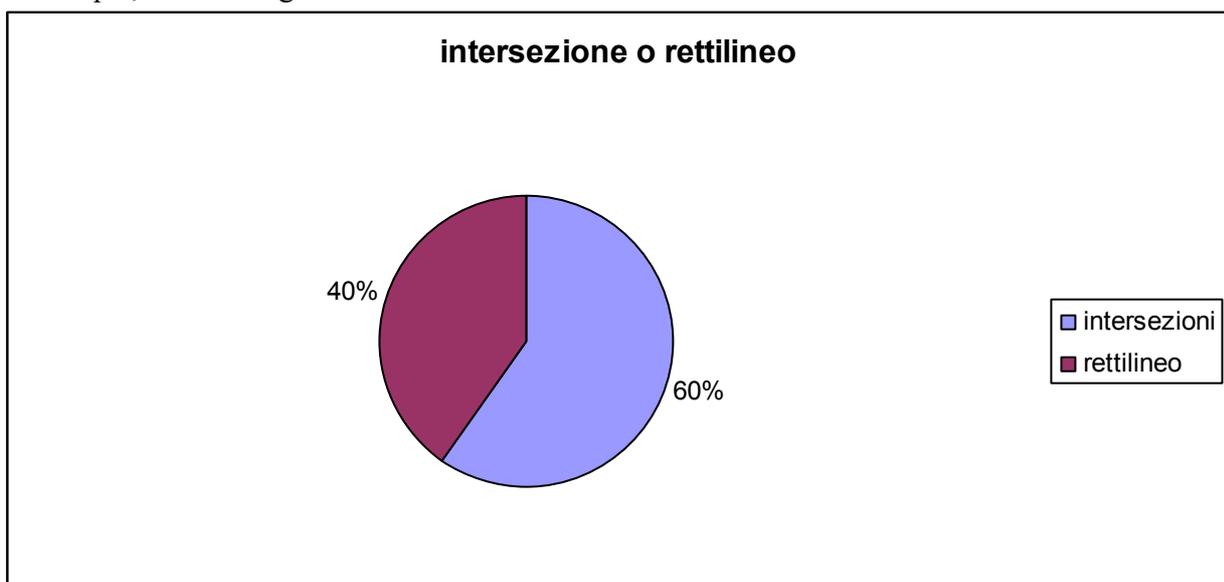
Un ben conosciuto effetto ottico, infatti, riduce proporzionalmente l'angolo visuale con l'aumento della velocità: a 70/80 km all'ora è praticamente impossibile notare cosa c'è ai bordi della strada.

La maggior parte degli automobilisti che hanno investito ciclisti afferma, infatti, di “non avere visto” la bicicletta.

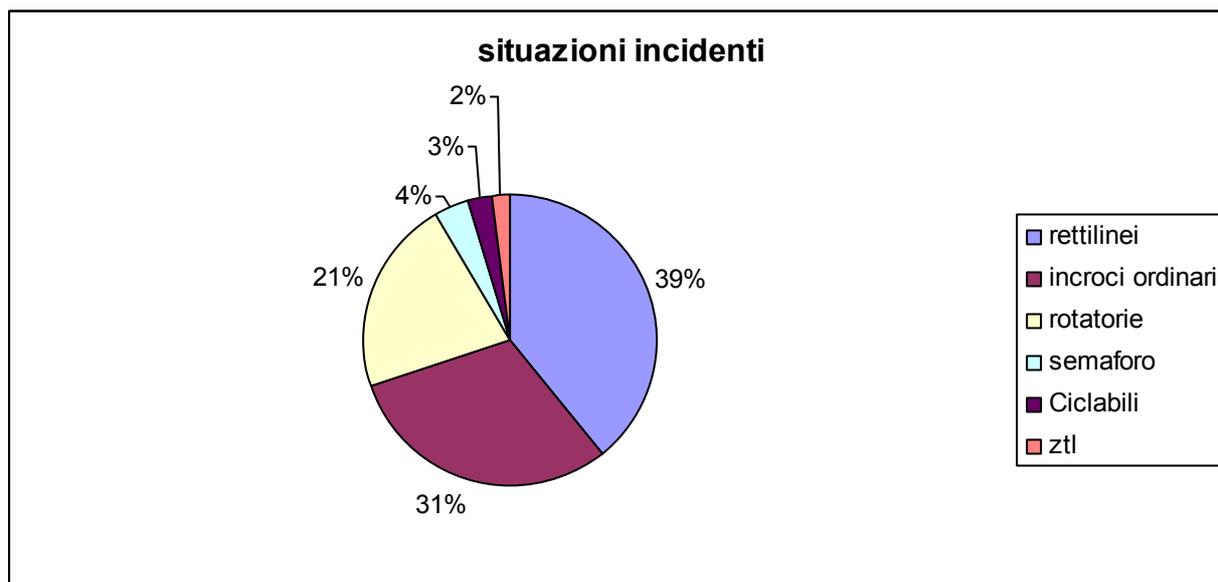


Rotatorie insidiose

Le intersezioni (rotatorie e incroci) sono leggermente più pericolose dei rettilinei dove si verifica, comunque, il 40 % degli incidenti.



Si conferma la grande pericolosità delle rotatorie (almeno quelle realizzate negli anni scorsi a Vicenza): vi si è verificato un numero di incidenti cinque volte maggiore rispetto agli incroci regolati da semaforo.



Gli interventi più urgenti

Se consideriamo gli incidenti avvenuti negli incroci, possiamo segnalare, invece, dieci “punti neri o nodi critici” dove si è verificato quasi un quarto di tutti gli incidenti sulle intersezioni (44 su 205).

Se si intervenisse tempestivamente su di essi, si potrebbe sensibilmente ridurre, fin da subito, l'incidentalità cittadina.

Incrocio tra		2007	2008	2009	2010	Totali negli ultimi 4 anni
CA' BALBI	MORO A.	2	1	1	2	6
FOGAZZARO A.	BUSATO G.	1	3		2	6
LAGHI	MAGENTA	1	2	1	1	5
LEGIONE GALLIENO	CARPIONI G.	4	1			5
SCROFFA	LEGIONE GALLIENO		2	1	2	5
BEDESCHI G.	F.LLI BANDIERA			2	2	4
PADANA VERSO VERONA	CAPULETI			2	2	4
ANNECY	RIVIERA BERICA			1	2	3
CATTANE	CAVALIERI DI VITT. VENETO	1	1	1		3
F. CRISPI	VERONA			3		3
VENTI SETTEMBRE	QUATTRO NOVEMBRE	2	1			3

Sappiamo che su alcuni di questi punti (Via Magenta/Laghi e Legione Gallieno/Carpioni) si interverrà presto. Sulla rotatoria di B.go Scroffa, invece, si è già intervenuti e vedremo nei prossimi mesi i risultati di una rotatoria che prevede delle soluzioni per la sicurezza dei ciclisti.

Ma un numero troppo alto di incidenti avviene sulla ciclabile di C.so Fogazzaro, soprattutto alle intersezioni con Mure Corpus Domini e Via Busato: le auto in uscita verso C.so Fogazzaro non riescono a vedere i ciclisti in arrivo dalla ciclabile.

Secondo noi, sarebbe sufficiente modificare la ciclabile da bidirezionale a monodirezionale: procedendo in direzione del centro storico, in particolare, i ciclisti risulterebbero più visibili alle automobili che si immettono nel Corso.

Sommando gli incidenti avvenuti in rotatoria e quelli su rettilineo si ha una mappa molto indicativa delle strade più pericolose per i ciclisti. Ecco qui sotto le 13 strade in cui negli ultimi 4 anni ci sono stati più incidenti con feriti:

Strada		2007	2008	2009	2010	incroci 2007-2010	totali
VIALE	RIVIERA BERICA	2	4	4	2	5	17
VIALE	SAN LAZZARO	5	2		3	6	16
VIALE	F.LLI BANDIERA	1	1		1	11	14
VIALE DELLA	PACE	1	1	1	3	6	12
CORSO	SS. FELICE E FORTUNATO		8	1	1	2	12
VIA	LEGIONE GALLIENO					11	11
STRADA	PADANA VERSO VERONA			1	3	7	11
VIA	QUATTRO NOVEMBRE	1	3			6	10
VIALE	TRIESTE	2	1		2	5	10
STRADA DI	CA' BALBI			2		7	9
VIA DEI	LAGHI			1		8	9
VIALE	TRENTO	1	1	3		4	9
VIALE	VERONA	1	1		1	6	9

Sorprendono un po' i dati relativi a V.le Riviera Berica e a V.le Trento, strade dotate di piste ciclabili che dovrebbero garantire la sicurezza necessaria alle biciclette: evidentemente raggiungere la pista ciclabile richiede pericolose manovre di attraversamento su strade, probabilmente, troppo larghe e che invitano alla velocità.

Segnaliamo inoltre la grande pericolosità della direttrice principale da ovest verso la città: sommando gli incidenti avvenuti su Strada Padana verso Verona fino a San Felice e Fortunato passando per San Lazzaro e V.le Verona, si contano, addirittura, 48 incidenti con ciclisti feriti negli ultimi 4 anni.

Secondo noi è necessario ridurre le carreggiate, attualmente troppo ampie, e ricavare in questo modo degli spazi per corsie e percorsi ciclopedonali.

Non è una sorpresa, invece, notare come le strade più pericolose siano quelle principali in entrata e di attraversamento della città: in V.le della Pace, Cà Balbi, V.le Trieste sono necessari, e non più procrastinabili, degli interventi di rallentamento del traffico.

Una triste “new entry” è Via F.lli Bandiera, eccezionalmente pericolosa nelle intersezioni. Gli incidenti si verificano nelle due rotatorie iniziali e, soprattutto, nell’incrocio con Via Badeschi (molto utilizzata dai clienti di un importante supermercato). Evidentemente non ci sono soluzioni sicure per i ciclisti che devono attraversare le due carreggiate in cui è suddivisa la strada per tornare verso Via Ridolfi.

Discorso a parte merita Via IV Novembre, strada utilizzata impropriamente come parcheggio durante gli orari di ingresso ed uscita di un istituto scolastico prospiciente: meriterebbe maggiore attenzione e sorveglianza per evitare situazioni pericolose.

Conclusioni.

Secondo noi questa analisi conferma la percezione di pericolo che hanno i ciclisti quando si trovano a percorrere le strade della nostra città e soprattutto le rotatorie, nelle quali si è verificato oltre il 20 % di tutti gli incidenti che li hanno visti coinvolti.

Riteniamo che molto si possa fare per migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni, soprattutto intervenendo sui punti più pericolosi, noti da tempo. Alcuni segnali positivi ci giungono in questa direzione da nuove realizzazioni e progettazioni che dovrebbero tenere in dovuta considerazione la sicurezza dei ciclisti.

Altri interventi, invece, sono in controtendenza: le nuove rotatorie in progettazione in Via Quadri, ad esempio, non potranno garantire la necessaria sicurezza ai ciclisti anche perché finalizzati ad aumentare la scorrevolezza (e alla fine, la velocità) delle auto su quell'asse.

Per Tuttinbici FIAB Vicenza
Michele Mutterle

Approfondimenti e chiarimenti: tel. 339 7007544 e mail: com_tecnica@tuttinbici.it

Vicenza, 3 ottobre 2011