

POSIZIONE FIAB SULL'OBBLIGATORIETÀ DELL'USO DEL CASCO IN BICICLETTA

E' stato dimostrato che chi usa abitualmente la bicicletta vive più a lungo e in salute ⁽¹⁾. È stato appurato altresì che situazioni in cui si segnalano gravi traumi al capo a seguito di cadute in bici sono rare ⁽²⁾⁽³⁾ e comunque numericamente minori rispetto ad incidenti che coinvolgono automobilisti o altri utenti della strada ⁽⁴⁾. Inoltre la protezione garantita dall'uso del casco per ciclisti in caso di investimenti ad alta velocità è sostanzialmente ininfluenza ⁽⁵⁾; di conseguenza gli elementi a favore dell'obbligo dell'uso del casco sono deboli ⁽⁶⁾. Il principale effetto di leggi che lo rendessero obbligatorio non è migliorare la sicurezza dei ciclisti, ma scoraggiare l'uso della bicicletta, annullando quindi i suoi benefici sulla salute ⁽⁷⁾. Per questi motivi la FIAB è nettamente contraria all'istituzione di ogni forma di obbligatorietà, pur essendo favorevole e continuando a promuovere un uso consapevole del casco ⁽⁸⁾.

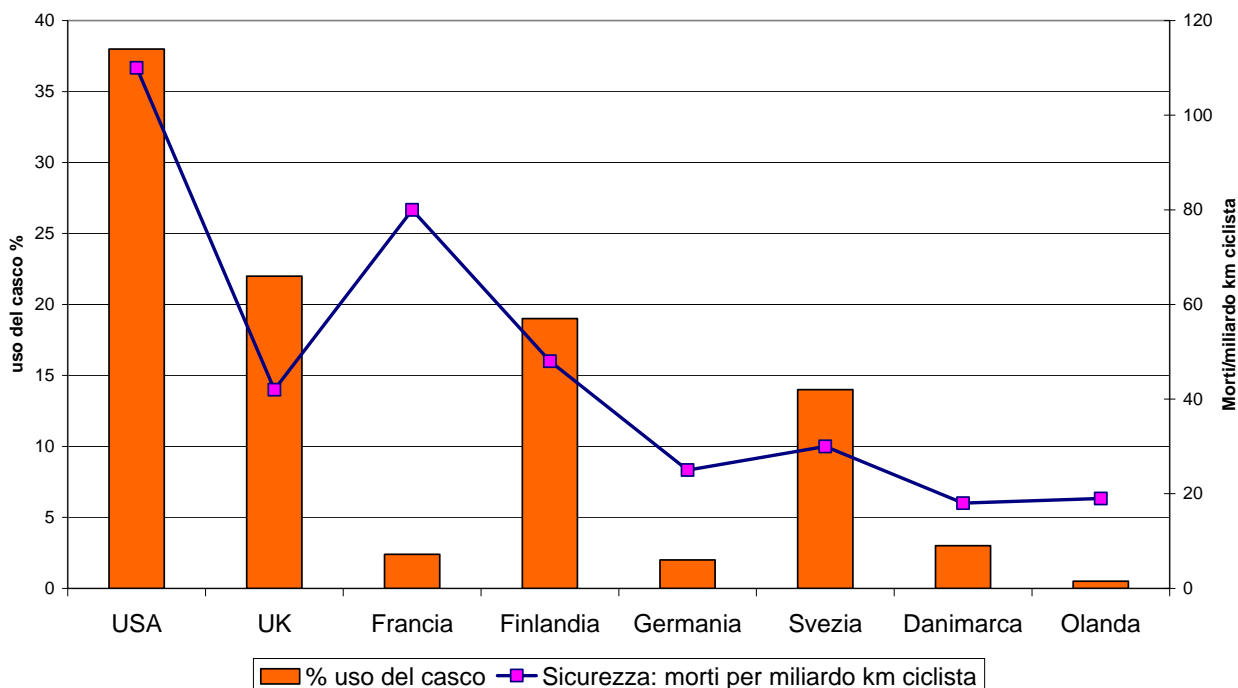
Noi perciò richiamiamo le autorità a:

- focalizzare gli interventi sulle misure che promuovono l'uso della bicicletta e il benessere dei ciclisti ⁽⁹⁾
- riconoscere che i benefici dell'uso della bicicletta sovrastano nettamente i rischi ⁽⁹⁾
- prendere tutte le iniziative possibili che evitino gli incroci con utenti motorizzati ad elevata velocità (zone 30, rispetto dei limiti in città, continuità delle ciclabili extraurbane, attività e campagne di formazione e informazione) essendo questa l'unica vera causa di pericolo per i ciclisti. ⁽¹⁰⁾
- prendere atto che l'aumento del numero di ciclisti sulle strade ha come effetto la riduzione del numero globale degli incidenti per effetto della calmierazione del traffico ⁽¹¹⁾

NOTE RELATIVE ALLA POSIZIONE FIAB SULL'OBBLIGATORietà DELL'USO DEL CASCO IN BICICLETTA

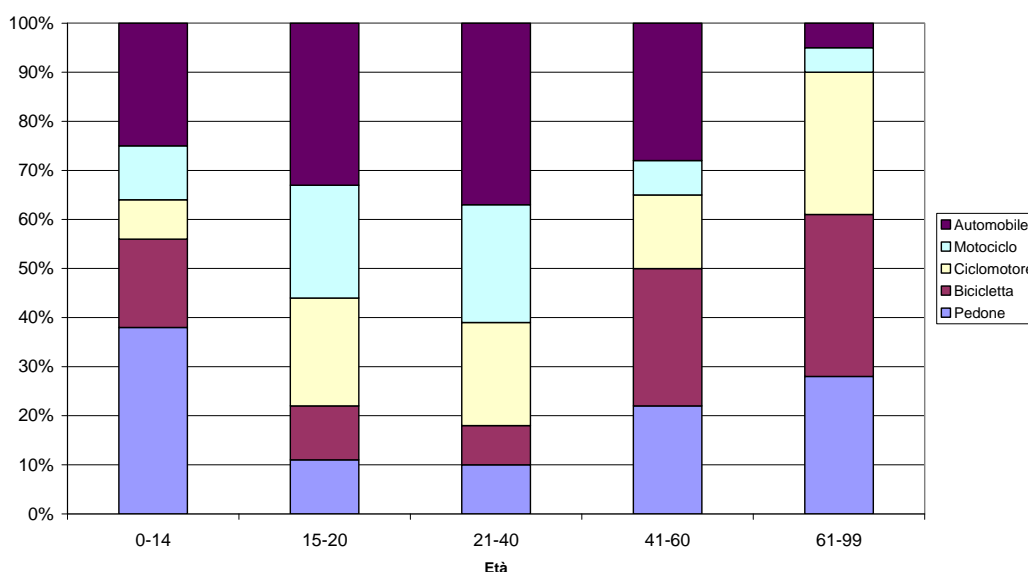
- (1) Diversi studi documentano che un esercizio quotidiano ed in particolare l'uso della bicicletta regolare per almeno mezz'ora al giorno aumenta la speranza di vita attesa di circa uno/due anni
- (2) Gli incidenti gravi in bicicletta causati da cadute senza coinvolgimento di veicoli a motore sono circa l'1% del totale
- (3) Considerando tutti gli incidenti, gli incidenti gravi interessano per ferite al capo il 26% degli incidenti ai pedoni, il 24% degli automobilisti ed il 17% dei ciclisti incidentati. Di questi ultimi c'è una maggiore incidenza di utenti giovani (<17 anni) e anziani (>65)
- (4) A livello complessivo il numero di utenti incidentati con ferite al capo è così distribuito: Automobilisti 40%, Pedoni 39%, Motociclisti 12%, Ciclisti 8%.
- (5) Il maggiore argomento per dimostrare l'utilità per l'obbligatorietà del casco è che comunque il casco migliora la probabilità di sopravvivenza in qualsiasi impatto. Il problema principale è che per permettere una corretta respirazione al ciclista, questi sono fatti di materiali "poveri" e comunque certificati per impatti fino a 23-25 km/h con rilasci di energia di circa 100 joule. Al di sopra di queste velocità di impatto (tipiche del ciclista che cade senza essere investito) non si ha invece alcuna garanzia di efficacia
- (6) Il dibattito tra pro-casco obbligatorio e anti-casco resta serrato. Le due principali scuole di pensiero sono quella americana pro-obbligatorietà (<http://www.helmets.org/> collegate sono la scuola australiana e neozelandese) e quella europea, con capofila le scuole inglese e olandese (<http://www.cyclehelmets.org/>) E' da osservare che statisticamente non vi è alcuna corrispondenza tra incidentalità (morti per miliardo km ciclista; per l'italia il valore è pari a 40) e uso del casco (USA 38%)

Relazione tra uso del casco e gravità degli incidenti (dati 1996)



- (7) È stato calcolato che gli anni di vita guadagnati usando la bicicletta superano quelli persi negli incidenti di un fattore 20 a 1. La riduzione di persone che facciano regolare uso della bicicletta sarebbe pertanto più penalizzante in termini di salute collettiva rispetto all'ipotetico miglioramento dovuto all'introduzione obbligatoria del casco
- (8) Come detto la maggiore rilevanza di traumatismi al capo in incidenti con la bicicletta la si riscontra tra giovani e anziani; di conseguenza l'uso del casco consigliato e non obbligato ci vede favorevoli

Distribuzione dei traumatismi al capo per età e mezzo



- (9) Occorre rilevare che la priorità deve comunque essere incentivare l'uso della bicicletta e rendere le strade sicure e non limitare i comportamenti dei ciclisti all'autoprotezione (peraltro inefficace)
- (10) Moderazione della velocità e separazione dei flussi incompatibili sono i due capisaldi nella sicurezza urbana. E' da menzionare un interessante articolo comparso sulla rivista Heos che evidenziava che gli automobilisti inglesi erano meno attenti (passavano più vicini) se incontravano un ciclista con il casco rispetto ad uno senza casco.
- (11) A prescindere dalla peculiarità della ricerca è interessante sottolinearne un aspetto: il ciclista deve essere notato dall'automobilista ed essere percepito come un veicolo (imprevedibile?) che lo rallenta. In assenza di rallentamento, la differenza di velocità tra i due mezzi costituisce il maggior fattore di pericolo per il ciclista stesso

(12) Così come non risulta esserci correlazione tra uso del casco e riduzione della gravità degli incidenti (vedi (6)) così appare evidente la relazione esistente tra livello di diffusione ($\text{spostamenti in bici su spostamenti totali} = \text{composizione modale}$) e livello di sicurezza ($\text{vittime per spostamenti} = \text{morti per utente} \cdot \text{km}$).

Questa correlazione può essere interpretata in due modi, non alternativi tra loro:

- si usa di più la bicicletta laddove le 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.

Relazione tra diffusione e sicurezza (dati 1996)

