

Zeitschrift: Mobile : la rivista di educazione fisica e sport
Herausgeber: Ufficio federale dello sport ; Associazione svizzera di educazione fisica nella scuola
Band: 11 (2009)
Heft: 2

Artikel: Le due ruote nel caos
Autor: Hunziker, Ralph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1001214>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le due ruote nel caos

La mobilità è in voga ormai da anni fra la popolazione svizzera. Ma non nel senso di promozione del movimento. A mancare sono delle strutture di livello superiore e sforzi nazionali in grado di potenziare il traffico lento.

Ralph Hunziker, foto: Daniel Käsermann

La quota di bambini e giovani che percorrono il tragitto casa-scuola in sella ad una bicicletta è in continuo calo. È quanto evidenzia il microcensimento sul comportamento nel traffico condotto negli anni 1994, 2000 e 2005 (v. pag. 11), da cui emerge in particolare la forte diminuzione dell'uso del velocipede fra le ragazze e le giovani donne e il fatto che in Romandia il percorso casa-scuola non venga praticamente mai effettuato sulle due ruote. Queste conclusioni sono in netto contrasto con i risultati dello studio «Sport Svizzera 2008» dell'Ufficio federale dello sport, che indicano

come «la bicicletta e il mountain bike» rientrano fra le attività predilette degli svizzeri con il 35% degli adulti che si sposta regolarmente sulle due ruote e una percentuale di popolazione che ricorre a questo mezzo in rialzo del 3,2 per cento dal 2000. Anche i bambini e i giovani indicano spesso il ciclismo come sport da loro praticato. Il 23% dei primi e il 30% dei secondi pedalano regolarmente, mentre un altro 35% dei bambini lo fa solo di tanto in tanto.

Sembrerebbe che la considerazione degli svizzeri nei confronti dell'attività sportiva da loro svolta e le indicazioni che emergono dai



rilevamenti concernenti il comportamento nel traffico non corrispondano. E questa è solo una delle tante controversie che caratterizzano l'argomento, come si può leggere di seguito.

Un circolo vizioso in controtendenza

Supponiamo che la percentuale di persone che usano la bicicletta sia davvero in calo. Le ragioni di questa regressione sono assai chiare e non vanno ricercate molto lontano. Pro Velo Svizzera, ad esempio, attribuisce la diminuzione alla continua crescita del volume di traffico, associata ad infrastrutture carenti destinate alle due ruote. Sembra inoltre che oggi i genitori considerino la bicicletta come un mezzo pericoloso e, di conseguenza, impediscono ai loro figli di utilizzarla autonomamente. Insomma, parrebbe proprio che siamo di fronte ad un vero e proprio circolo vizioso.

Non la pensano così, però, i ricercatori di uno studio australiano, dai cui risultati si delinea una tendenza opposta. I dati raccolti in 16 paesi europei, in Australia e in numerosi stati della California dimostrano che tante più persone si spostano in bicicletta in un comune quanto più si riduce il rischio di incidenti per ogni individuo. E questo indipendentemente dal fatto che la regione sia provvista di piste

Come utilizzano la bicicletta i bambini e i giovani? Le risposte sono tratte dai microcensimenti sul comportamento nel traffico condotti nel 1994, 2000 e 2005.

Nel sondaggio rappresentativo telefonico, cui hanno partecipato persone dai sei anni in su residenti in Svizzera, sono state rivolte domande sul comportamento in materia di trasporti (per i più piccoli sono stati i genitori a fornire le risposte). Durante l'ultima rilevazione, condotta nel 2005, sono state intervistate in totale 33 000 persone. In una valutazione specifica, l'accento è stato posto sul mezzo di locomozione scelto da bambini e giovani (dai 6 ai 20 anni) per percorrere il tragitto casa-scuola e le distanze necessarie per praticare le attività del tempo libero.

Veicoli: nel 2005, l'84% dei bambini e dei giovani interrogati possedeva una bicicletta e il 44% viveva in un'economia domestica con almeno due automobili. Solo l'8% proveniva invece da un'economia domestica senza auto. Circa tre terzi dei giovani dai 16 anni in su possedevano un abbonamento ai trasporti pubblici.

Tragitti di formazione: nel 2005 i ragazzi dai 6 ai 20 anni hanno percorso il 13,7% dei tragitti di formazione sulle due ruote. Una percentuale che ha subito un netto calo dal 1994, quando raggiungeva ancora il 21,1%. La bicicletta è utilizzata principalmente dai giovani in età compresa fra i 13 e i 15 anni, sebbene anche in questo gruppo sull'arco di undici anni la quota di velocipedisti sia scesa dal 38,3 al 26,1 per cento. La stessa evoluzione la si osserva sia fra i bambini più piccoli sia fra i giovani in età più avanzata, in entrambi i sessi e in ogni regione del paese. Spicca in modo particolare il calo di interesse nei confronti del velocipede da parte delle rappresentanti di sesso femminile. Nel 1994, il 22% delle ragazze in età fra i 6 e i 20 anni si recava ancora a scuola in bicicletta, nel 2005 la percentuale raggiunge invece quota 12% (fra i ragazzi si è invece passati dal 20 al 15%). Da segnalare inoltre che in Romandia, il tragitto casa-scuola non è praticamente più effettuato in sella alla bici. Solo il 2,7% di queste distanze viene percorso sulle due ruote da bambini e giovani, mentre nella Svizzera tedesca la percentuale è del 18,3.

Tragitti compiuti per praticare attività del tempo libero: la lunghezza della metà di questi tragitti percorsi da bambini e giovani è inferiore ai tre chilometri, un terzo non raggiunge addirittura il chilometro. Queste distanze non hanno praticamente subito mutamenti dal 1994. L'evoluzione è tuttavia analoga a quella osservata nei tragitti di formazione. La quota di biciclette è infatti scesa in modo considerevole in undici anni, passando dal 18,9 al 10,4 per cento. E questo è avvenuto in tutte le categorie di età, in entrambi i sessi, nelle città e nelle campagne.

Per quanto riguarda entrambi i tipi di tragitto (formazione e tempo libero), il velocipede viene sostituito soprattutto dai trasporti pubblici e solo in secondo luogo dall'automobile. Le trottinette e altri tipi di attrezzi non influiscono praticamente sui risultati.

Fonte:

Sauter D.: *Mobilità dei bambini e degli adolescenti: statu quo e tendenze tratte dal «Microcensimento sul comportamento nel traffico» del 1994, 2000 e 2005* Berna. Ufficio federale delle strade USTRA, 2008.

ciclabili oppure abbia introdotto dei limiti di velocità o altre misure legate al traffico stradale. Presumibilmente, gli automobilisti prestano maggiore attenzione quando aumenta il numero di ciclisti nel traffico stradale.

Un caos legislativo

Lo scorso mese di dicembre, altra benzina è stata gettata sul fuoco con la formulazione del seguente interrogativo: quando i bambini possono cominciare ad andare in bicicletta? Il catalogo di misure presentato dal Consiglio federale volto a migliorare la sicurezza del traffico, denominato «Via sicura», prevede di alzare l'età minima di chi circola in velocipede non accompagnato dagli attuali sette anni agli otto. L'Ufficio per la prevenzione degli infortuni (upi) e Road Cross – fondazione che si occupa del sostegno alle vittime – appoggiano questi provvedimenti affermando che in questo modo si riuscirà a ridurre il numero di decessi e di infortuni gravi fra i bambini che si spostano in bicicletta. Chi ha meno di otto anni, scrive l'upi nella sua presa di posizione nei confronti di «Via sicura», non è in grado di muoversi senza rischi nel traffico stradale a causa di percezioni e capacità di elaborazione e concentrazione deficitarie, nonché di capacità motorie e conoscenze limitate.

Diversi pedagoghi sono intervenuti nei mezzi d'informazione per formulare severe critiche nei confronti di questi provvedimenti. Secondo loro, questi indurranno i bambini ad utilizzare sempre di meno la bicicletta, ciò che frenerà il loro sviluppo motorio e posticiperà i loro primi contatti con il traffico stradale, con tutte le conseguenze negative per la sicurezza e la salute. Anche Pro Velo Svizzera è contraria ad un innalzamento dell'età minima, una misura che a suo avviso rende le due ruote meno attrattive limitandone anche l'utilizzo.

Dunque qual è l'età più ragionevole per cominciare a destreggiarsi nel traffico in sella ad una bici? Sette o otto anni? L'interrogativo suona strano se si pensa che l'esame riguarda la categoria d'età degli 11/12 anni. I tasselli del mosaico non sembrano ricomporsi.

In ambito di educazione stradale emerge una volta ancora la difficoltà del sistema federalistico svizzero a stabilire delle norme uniformi e a lanciare una procedura nazionale. In alcuni cantoni, le prime nozioni di comportamento nel traffico stradale vengono impartite già alla scuola elementare e gli alunni passano un esame. Nel canton Argovia, ad esempio, in conformità al decreto cantonale di polizia, gli agenti locali sono tenuti a sottoporre gli allievi di quarta e quinta elementare ad un esame teorico e pratico di «bicicletta». Altri cantoni, a seconda delle priorità politiche e finanziarie dei rispettivi parlamenti, non sono invece al corrente oppure solo parzialmente dell'esistenza di questa possibilità.

La misteriosa differenza tra motorini e velocipedi

In Svizzera non vige alcun obbligo in materia di esame pratico e teorico con il velocipede. Ciò significa che anche il miglior test al mondo serve a ben poco se la polizia è priva del potere esecutivo necessario per sottoporre nuovamente esaminandi bocciati ad una prova. In questo contesto, gli istruttori di educazione stradale incontrano delle difficoltà e vorrebbero che gli esami diventassero obbligatori. A questo punto ci si potrebbe chiedere perché per guidare il motorino è necessario superare un esame e per andare in bicicletta invece no. La velocità di marcia, dal punto di vista dell'esperienza pratica, incide sempre meno con il passare degli anni. C'è da supporre piuttosto che questa differenza abbia origini storiche. Dall'epoca in cui la bici serviva agli operai per raggiungere le loro fabbriche, costituendo il mezzo di trasporto principale, non è stata infatti riscontrata alcuna evoluzione per quanto riguarda l'introduzione di un esame di condotta stradale.

Gli esempi e i modelli non mancano

Un merito va comunque riconosciuto alle autorità cantonali. Sebbene non esista alcun obbligo, concretamente viene fatto molto. Resta il fatto che l'introduzione di una regolamentazione dell'educazione stradale uniforme a livello nazionale renderebbe il tutto più

Progetto

Un esempio da seguire

In che cosa i britannici si dimostrano superiori agli svizzeri? Nelle norme standardizzate che regolamentano l'attitudine all'uso della bicicletta, le cosiddette «Bikeabilities».

«Keep it simple». Un motto che descrive molto bene il progetto britannico lanciato nel 2006. La commissione «Cycling Training Standard Board (CTSB)» – composta di rappresentanti degli enti statali e delle associazioni ciclistiche private – ha elaborato un concetto per migliorare l'attitudine all'uso del velocipede, con l'obiettivo di aiutare i bambini del paese a migliorare le capacità più importanti per spostarsi in bicicletta. Le associazioni ciclistiche e le scuole fungono da catalizzatore. Chi dimostra di soddisfare le condizioni contenute nelle norme nazionali (ad esempio frequentando un modulo di perfezionamento) può iscriversi per dirigere un corso ed accompagnare bambini e giovani attraverso tre livelli ben distinti.

Nel livello 1, che si svolge in zone protette (ad es. cortili della ricreazione), vengono insegnate le nozioni di base come salire sulla bicicletta, curvare in modo sicuro sino ad eseguire un controllo semplice del mezzo. Passati al livello 2 si punta sulle

capacità e sulle conoscenze necessarie per districarsi nel traffico, affinché i bambini possano spostarsi da soli e in modo sicuro. Queste lezioni vengono impartite su strade poco trafficate e di quartiere. Al terzo livello, al termine di questa serie di test, si perfezionano le conoscenze e le competenze per poter circolare su assi fortemente trafficati. Per ogni livello superato, i bambini ricevono una sorta di distintivo, i cosiddetti «Bikeabilities».

Stando ai promotori del progetto, al termine dei primi due anni di prova sono già stati raggiunti alcuni risultati. La partecipazione ai tre livelli ha indotto un numero più elevato di bambini a spostarsi più spesso sulle due ruote. Inoltre, dall'introduzione di questi corsi, i docenti e i genitori nutrono una fiducia maggiore nelle capacità di spostamento dei bambini e sono unanimi nell'affermare che questo tipo di istruzione sia indispensabile per i ragazzi di oggi.

Per maggiori informazioni:
www.ctsb.org.uk

facile e bisognerebbe intraprendere pure degli adattamenti giuridici e appropriati a livello di sicurezza e di salute dei bambini, chiarendo in particolare a partire da quale età i bambini sono pronti dal profilo cognitivo e motorio ad utilizzare autonomamente la bicicletta su strade molto frequentate e su quelle di quartiere. Non sono certo gli approcci e le linee guida a mancare. Tutte le parti in causa sono dunque esortate ad assumere un atteggiamento diverso nei confronti della mobilità attiva, in particolar modo per favorire l'uso più frequente della bicicletta. I bambini e i giovani, seguendo il loro bisogno naturale di muoversi, i loro genitori, sollevando ogni riserbo e sostenendo attivamente i loro figli e le varie comunità d'interessi, le scuole, la polizia, i comuni, i cantoni e la Confederazione, elaborando congiuntamente le condizioni necessarie per aumentare la sicurezza nel traffico.

In Gran Bretagna è stato lanciato un progetto interessante in tal senso. Una commissione, composta di autorità statali e di organizzazioni private, ha elaborato un progetto su mandato del Governo che stabilisce delle norme nazionali (con distintivi che indicano il superamento dei test) per l'attitudine ad usare il velocipede e forma degli istruttori, in grado di garantire il rispetto di questi standard (v. riquadro «Progetto» a pag. 30). Analogamente ai distintivi attribuiti nel nuoto, anche la Svizzera a due ruote dovrebbe dotarsi di tali simboli aggiungendo un esame obbligatorio e standardizzato. Sino ad allora dobbiamo comunque evitare di restare con le mani in mano, aderendo ad esempio ai vari progetti nazionali presentati nella pagina seguente, che non mancheranno certamente di suscitare l'interesse dei docenti. ■

Visione



In bici per piacere

Immaginatevi che tutte le persone si spostino utilizzando esclusivamente la forza muscolare. Nelle città sparirebbe circa un terzo dei veicoli a motore e si vedrebbero in circolazione molti più pedoni e ciclisti. Ciò che appare come un'utopia, rappresenta invece la cosa più naturale, più sana e più ecologica del mondo!

Pro Velo Svizzera vuole che questa visione diventi realtà. Sui brevi tracciati, la bicicletta dovrebbe diventare, o meglio ridiventare, il mezzo di locomozione principale nonché una tentazione irresistibile. Ma perché «ridiventare»? Perché nella prima metà del ventesimo secolo era normale percorrere a piedi o in velocipede i tragitti sino a cinque chilometri di lunghezza. Negli anni Venti, ad esempio, stuoli di operai si recavano a lavorare nelle fabbriche in sella alle loro biciclette e sempre a schiere ritornavano a casa a mangiare a mezzogiorno.

Per ritrovare le stesse condizioni di allora c'è un'unica soluzione, conosciuta da tempo: costruire una rete pedonale e ciclabile sicura e ininterrotta, associata a misure cosiddette morbide che incitano maggiormente a spostarsi pedalando. Fra queste figurano ad esempio la formazione e i corsi di perfezionamento nelle scuole destinati agli allievi che usano la bicicletta, le aziende che incoraggiano i loro collaboratori a recarsi al lavoro sulle due ruote e la promozione attraverso le immagini, cui ricorrono ad esempio settori come il turismo.

Ma fra le autorità, nel mondo economico e in quello istituzionale non ci sono ancora persone sufficientemente coraggiose e coerenti in grado di pianificare, decidere, finanziare ed applicare alla pratica queste misure. Ciononostante il loro numero è destinato a crescere, perché questa visione è davvero irresistibile.

*Il Dr. Christoph Merkli
è direttore di Pro Velo Svizzera.*



Riflettori per raggi da agganciare



Pronti
i raggi,
attenti - via!

e quindi restare visibili nell'oscurità per automobilisti a una distanza di 160 m.

Disponibili dai nostri rivenditori!



Riflettori per raggi:
la visibilità facile da equipaggiare

Concorso: Partecipate su www.scotchlite.ch e vincete la scurezza riflettente all'ultimo arido.

3M