



IL PARERE DEGLI ESPERTI

# «Corsie per le bici? Operazione affrettata» Perplessità anche sulla città a 30 all'ora

Parla Federica Biassoni, ricercatrice di psicologia del traffico all'Università **Cattolica**  
Sui limiti più bassi in città «servono dati concreti per valutare l'efficacia della misura»

**ANDREA FATIBENE**

■ A Milano, tra i malumori per le multe in area C e l'ansia di investire un ciclista ad ogni svolta, lo psicologo del traffico può sembrare una sarcastica invenzione. E invece, la psicologia del traffico non solo esiste, ma è anche un filone di ricerca dannatamente serio.

Questa branca della psicologia si occupa di studiare l'influenza del fattore umano nel sistema complesso, tra pedoni, vetture e infrastrutture. Come preferiamo spostarci? Perché preferiamo un mezzo piuttosto che un altro? Tutte domande finalizzate a migliorare l'esperienza della mobilità, come ad esempio incrementare la sicurezza sulla strada o aiutare la transizione verso una mobilità più sostenibile. E per quanto riguarda la città di Milano, di temi ce ne sono diversi.

Federica Biassoni, psicologa e responsabile dell'unità di ricerca sulla psicologia del traffico dell'Università **Cattolica** del Sa-

cro Cuore - un pool di psicologi e ricercatori nato nel 2007 - è stata contattata da *Libero* per esprimersi sul limite di 30 km all'ora nelle strade urbane: «Da un punto di vista teorico si può immaginare che questa misura possa ridurre gli incidenti: è abbastanza evidente che non siamo fatti per percepire a 100 km all'ora. La velocità eccessiva, tra l'altro, non favorisce fenomeni come quello dell'attaccamento ai luoghi, cosa che a sua volta favorisce comportamenti sostenibili nei confronti di tali luoghi. Poi si dovrebbe indagare sull'accettabilità della misura da parte dell'utente e altri fattori, ma resta il fatto che sono necessari dati concreti per avere una risposta più precisa sul tema».

Poi, si passa alle piste ciclabili nella città della Madonnina. «Mi è rimasto molto impresso - continua Federica Biassoni - l'intervento di un agente di Polizia Locale durante un corso di formazione in tema di sicurezza con il corpo dei vigili milanesi. L'agente mi ha

detto, con una nota di scoramento, che da quando in città è aumentato il numero di ciclabili, i vigili si trovavano a contatto con più incidenti che coinvolgevano i ciclisti. E i dati di quel periodo le davano ragione. L'impressione è che, seppur l'intenzione di tutelare la mobilità leggera fosse ottima, non si sia riusciti a integrare nel modo migliore le piste ciclabili nelle corsie preesistenti di Milano, probabilmente a causa della fretta e di vincoli strutturali. Forse sarebbe stato preferibile darsi il tempo e la possibilità di studiare meglio, magari con l'aiuto di specialisti, come una persona usa e percepisce lo spazio della strada. In ogni caso, la gente si abitua a tutto e ora gli automobilisti sanno che in un determinato punto attraversano le bici e, viceversa, le bici sanno che devono stare attente alle automobili. Ma questa lezione l'hanno dovuta imparare gli utenti della strada in autonomia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

071084