

## Titolo

# LE PISTE CICLABILI SONO DAVVERO I LUOGHI PIU' SICURI PER I CICLISTI?

STUDIO	<i>Descrizione bibliografica</i>
	Lusk AC, Furth PG, Morency P, Miranda-Moreno LF, Willet WC, Dennerlein JT. <b>Risk of injury for bicycling on cycle tracks versus in the street.</b> Injury prevention 2011; 17: 131-5
CONTESTO	
	Molti ciclisti preferiscono pedalare in contesti separati dalla strada aperta al traffico di automobili e motociclette e le piste ciclabili sembrano rispondere in modo adeguato a questa esigenza. Tuttavia, per quanto in alcuni paesi europei quali Danimarca e Olanda i percorsi ciclabili si estendono per 29.000 km e il loro utilizzo è incoraggiato anche dai dati sugli incidenti (0.14 ciclisti feriti per ogni milione di chilometri percorsi in bici), la loro costruzione è scoraggiata dagli Stati Uniti che li ritengono molto più pericolosi per il ciclista a confronto della strada.
OBIETTIVO	<i>Che cosa lo studio/revisione intende valutare</i>
	L'obiettivo dello studio è mettere a confronto la percentuale di lesioni che il ciclista riporta su pista ciclabile da quella su strada. Il contesto in cui viene condotto lo studio è la <b>città canadese di Montreal</b> , che possiede una rete di piste ciclabili da lungo tempo; vengono esaminate <b>6 piste ciclabili bidirezionali poste su un lato della strada e separate dal traffico da mediane rialzate, da corsie di parcheggio, o paletti delineatori</b> e poste a confronto con strade simili, parallele alle piste, con uno stesso numero di incroci, e attraversate dallo stesso flusso di traffico.
DISEGNO	<i>Tipo di studi (rct, caso controllo ...) Se si tratta di una revisione indicare quanti studi contiene</i>
	Studio osservazionale
METODI	
	Vengono esaminati 6 percorsi ciclabili nella città di Montreal, ognuno dei 6 percorsi viene comparato ad una o più strade di confronto dalle caratteristiche simili.  <b>I dati percentuali relativi agli incidenti occorsi tra ciclista e veicolo e alle lesioni sia sui percorsi ciclabili che sulle strade di confronto sono ricavati i primi dai dati registrati dalla polizia e i secondi dai flussi informativi dei servizi di medicina delle emergenze, il pronto soccorso; sebbene questi</b>

	<p>due differenti tipi di dati talvolta si sovrappongono i dati del pronto soccorso sulle lesioni sono più esauritivi e sono disponibili per un più lungo arco temporale e vengono perciò presi in esame.</p> <p>Viene calcolato il numero di biciclette che, nell'arco delle 24 ore giornaliere percorrono le 6 piste ciclabili in 2 anni campione il 2000 e il 2008, l'utilizzo medio giornaliero e l'utilizzo medio annuo, considerando come stagione annuale ciclistica il periodo dal 1 aprile al 15 novembre.</p> <p>Le stime riferite all'utilizzo sono convertite in chilometri percorsi in bicicletta.</p>
<b>OUTCOME</b>	<b><i>Esiti che lo studio o la revisione intendono valutare</i></b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tasso di incidentalità</b> cioè rapporto tra numero di ciclisti che ha avuto un incidente rispetto al numero complessivo di ciclisti presenti sulle 6 piste ciclabili</li> <li>• <b>Tasso di lesività</b> cioè rapporto tra numero di ciclisti che hanno riportato lesioni rispetto al numero complessivo di ciclisti presenti sulle 6 piste ciclabili</li> <li>• <b>Rischio relativo (RR) di lesioni</b> per ogni percorso ciclabile calcolato come:    <math display="block">\frac{\text{numero lesioni su singolo percorso} / \text{numero bici su singolo percorso}}{\text{numero di lesioni su strada di confronto} / \text{numero bici su strada di confronto}}</math> </li> </ul>
<b>SINTESI DEI RISULTATI</b>	<b><i>Dati quantitativi relativi a uno o più outcome individuati, riportati nello studio</i></b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il tasso di incidentalità complessivo è di <b>10.5 incidenti per ogni milione di chilometri percorsi in bici</b></li> <li>• Il tasso di lesività complessivo è di <b>8,5 ciclisti con lesioni per ogni milione di chilometri percorsi in bici</b></li> <li>• Il RR di lesioni complessivo sulle piste ciclabili è <b>0.72, con una riduzione del rischio di lesioni del 28%</b> rispetto alle strade di confronto.</li> </ul>
<b>SINTESI DELLE CONCLUSIONI</b>	<b><i>Sintesi sui diversi livelli di efficacia degli interventi presi in esame, ed eventuali problemi (bias, trasferibilità, limiti) relativi allo studio/revisione</i></b>
	<p>I risultati dello studio suggeriscono che i percorsi ciclabili bidirezionali, posti su un lato della strada e separati fisicamente da questa <b>hanno un tasso di lesioni più basso o almeno pari</b> a quello di chi va in bicicletta su strade aperte al traffico dei veicoli a motore.</p> <p>Questa conclusione si riferisce a percorsi bidirezionali, in cui perciò metà dei ciclisti pedalano in senso opposto a quello di marcia, pratica che è fortemente sconsigliata dall'Associazione degli USA, perché ritenuta pericolosa; anche le linee guida olandesi sostengono che un percorso monodirezionale nel senso di marcia è più sicuro. In ogni caso, per quanto lo studio si riferisca a percorsi ritenuti meno sicuri il rischio di lesioni è comunque più basso o simile rispetto alla strada.</p> <p><b>La costruzione di percorsi ciclabili dovrebbe perciò essere incoraggiata.</b></p>
<b>PER APPROFONDIRE</b>	

--	--