



www.italy-ontheroad.it

“Come uno straniero”: educazione all’elemento debole e misconosciuto della mobilità urbana.

Da fonte ASAPS nei primi 7 mesi del 2007 il 20% degli incidenti stradali COINVOLGE stranieri, in alcune settimane anche il 25%; l’incidenza supera quella sul totale della popolazione.

Alcuni vedono la causa di questa percentuale alta di incidenti in auto vecchie e mai revisionate, altri in patenti convertite.

Ma ricordiamo che ogni straniero può guidare per UN ANNO dalla residenza in Italia con la sua patente di guida rilasciata nel suo paese senza conversione. Spesso la preparazione di guida dipende anche dal fatto di aver conseguito la patente in una grande città o in un villaggio, indipendentemente dalla conversione o meno della patente di guida.

Relativamente ai veicoli vecchi, va precisato che possono guidare i veicoli immatricolati nel loro paese (ricordiamo anche gli autocarri per gli autotrasportatori) i quali in molte nazioni non hanno un calendario di revisione come in Italia; spesso guidano veicoli immatricolati in Italia, soggetti a revisione (per le autovetture) dopo 4 anni dall’immatricolazione e successivamente dopo due anni. Come vittime, spesso, la percentuale riguarda gli utenti deboli, cioè pedoni e ciclisti.

Preciso che dalle statistiche risulta che a causa dei sinistri stradali viene perso il 2% del P.I.L. Dalle stime nazionali si evince che nelle strade urbane si verificano il 76,6% degli incidenti, causando il 44,4% dei morti.

Dai dati che emergono a Modena, nel 2007, gli incidenti che si sono verificati in area urbana hanno coinvolto in maniera consistente e tendenzialmente in aumento la c.d. utenza debole, cioè pedoni, ciclisti e ciclomotoristi: il 28% dei coinvolti.

I decessi riguardano oltre il 33% pedoni, ciclisti e ciclomotoristi.

Sempre a Modena nel 2007 si sono verificati 318 feriti stranieri, pari al 22% del totale dei feriti.

Un importante obiettivo è quello di comunicare al maggior numero di persone anche straniere, i concetti di educazione stradale e norme corrette di comportamento nella circolazione viabile al fine di abbassare il numero degli incidenti stradali, perché un incidente può riguardar chiunque, sia come autore che come vittima, italiano o straniero.

L’utenza straniera proviene da varie realtà culturali ed economiche spesso poco abbienti, inoltre vi sono vaste differenze all’interno dello stesso paese tra chi arriva dalla grande città e chi dal villaggio.

La maggioranza degli incidenti riguardano stranieri non provenienti da realtà occidentali, come ad esempio il cittadino tedesco in Italia per lavoro o turismo, ma gli immigrati soprattutto extracomunitari (o entrati recentemente in UE) che presentano incertezze e problemi di sicurezza stradale, forse per problemi culturali inerenti ad una piena conoscenza di normative e mezzi ed una condizione infrastrutturale di provenienza che non li fa sentire pienamente efficienti nelle nostre realtà viabili spesso molto trafficate.

Vi sono varie tipologie di provenienza, con molte differenze culturali.

- Sud America: molta cultura e pochi mezzi,
- Est: molta cultura e pochi mezzi,
- Cina: difficoltà culturale e linguistica, differenza tra città e villaggio,

- Africa nera (prevalentemente Senegal, Ghana, Nigeria): problema culturale,
- Magreb (prevalentemente Marocco, Tunisia, Algeria): problematica culturale, religiosa,
- India e Pakistan: problema culturale e religioso (ad esempio i Sik (col turbante) non vogliono a volte mettere il casco,
- Albania e Romania: problema culturale, non linguistico,
- Turchia: linguistico, a volte culturale se proviene da villaggio.

Chi consegue la patente in una nazione molto povera, in un villaggio, quando si trova a guidare un veicolo in Italia, e lo può fare per un anno dalla residenza in Italia poi, o converte la patente o consegue la patente italiana, certamente presenterà incertezze ed esitazioni che possono sfociare in un incidente. Non va dimenticata la diversa realtà all'interno dello stesso paese in base alla provenienza da una grande città o da un paese.

Questo riguarda anche la guida di un ciclomotore o della bicicletta: solo il fatto di circolare, ad esempio, senza fanali reca grave pregiudizio alla circolazione recando pericolo all'interessato e a chi gli circola accanto. Pensiamo a città come Kiev, capitale dell'Ukraina, 5 milioni di abitanti e la patente non può essere convertita, come anche per chi consegue la patente a Mosca, Leningrado, Vladivostok, non può essere convertita nemmeno la patente USA.

Pensiamo a città come Il Cairo 17 milioni di abitanti dove circola il cammello e il pullman stracolmo di persone, dove non serve la patente per guidare, oppure a New Delhi capitale dell'India, altra megalopoli con tutto e di più. Consideriamo la vicina Albania a 300 Km dall'Italia, oggettività molto povera, senza semafori e senza corrente elettrica ai passaggi a livello ecc.

A volte appartenere a culture diverse può significare anche avere poco rispetto per le uniformi, spesso se indossate da personale femminile.

Vivere in una realtà senza semafori o strade asfaltate, dove non serve la patente per guidare un veicolo, arrivati nel nostro paese può indurre ad una percezione dei pericoli e rischi di incidente stradale difforme dalla realtà.

Non dimentichiamo che nella maggior parte dei casi l'incidente è provocato da un *errore umano* che accade nell'ambito della non adeguata *percezione* di un pericolo e nell'erronea o ritardata *reazione* ad esso.

Se lo straniero non percepisce il pericolo, non reagisce ad esso o vi reagisce in modo errato o ritardato e ne consegue l'incidente stradale.

A volte certe persone appartenenti a determinate realtà culturali NON SI RENDONO CONTO dei pericoli e dei rischi, non li percepiscono. L'incidente è visto come una fatalità (sempre colpa degli altri "che vanno forte e sono ubriachi"), una tragica sfortuna.

Molti immigrati non ritengono che l'incidente capiti a causa di un comportamento scorretto anche involontario come, ad esempio, circolare al buio vestito di scuro, senza luci e non essere visti. Ingenuamente come bambini, spesso non hanno al seguito documenti, li lasciano a casa, anche per non incorrere in verbali.

La bicicletta, magari a poco prezzo, è il primo mezzo di spostamento, il più diffuso nel primo periodo di arrivo, in seguito il ciclomotore o l'automobile. Nelle grandi città forse usano di più i mezzi pubblici se compatibili con i luoghi ed orari di lavoro.

Vi sono norme di comportamento e sicurezza stradale basilare che spesso non rispettano come: pedalare al buio, senza luce, magari vestiti di scuro, contro senso di marcia, contro mano.

Possono attraversare una tangenziale al buio in bicicletta non rendendosi conto del pericolo di NON essere visti e di essere investiti con gravissime conseguenze.

Le principali infrazioni che spesso commettono, oltre a non avere al seguito i documenti, sono: circolare senza luci e senza rifrangenti, circolare contro senso e contro mano in strade trafficate, anche al buio, non utilizzo di piste ciclabili e degli attraversamenti pedonali per chi è a piedi, non rispetto del semaforo, della precedenza (STOP e precedenza a destra), non ritengono che chi li investe, che circola regolarmente e si trova un imprevisto al buio, non può vederli e quando frena è troppo tardi. Questo comporta un costo umano e sociale.

Per approcciarsi alle sopra descritte realtà culturali è bene coinvolgere le loro associazioni, cercare di responsabilizzarli, sottolineare lo scopo dell'integrazione, il fine di evitare sanzioni e incidenti stradali, problemi che coinvolgono tutta la collettività.

E' opportuno utilizzare argomenti e metodi che "uniscono" come ad esempio una festa, cibo, musica, magari coinvolgere anche italiani.

E' bene organizzare CON LORO e non per loro.

Importante essere molto tecnici, realisti, fargli vedere video di incidenti, parlare delle sanzioni in cui si incorre a non rispettare le regole e delle conseguenze di incidenti: morti, invalidi permanenti, feriti, problemi per chi li investe.

Molto utile tradurre materiale e lasciarglielo in modo che nella loro lingua possano comprendere perfettamente; va ricordato che molti stranieri capiscono e parlano discretamente l'italiano, ma faticano a leggerlo, perché spesso il linguaggio scritto è più tecnico e difficile rispetto alla lingua parlata, inoltre hanno difficoltà anche per le regole fonetiche (certe lettere in italiano hanno un suono in altre lingue ne hanno altri, ci sono dittonghi, ecc).

Importante anche lasciargli fare domande, ascoltare le loro difficoltà, i loro problemi.

E' appropriato lasciare materiale dimostrativo e utile come gadget per la sicurezza/visibilità (ad esempio: giubbino rifrangente, cappellino rifrangente, fanale, ecc. con sponsor di aziende anche sensibili e interessate come assicurazioni le quali si fanno pubblicità e possono avere un tornaconto economico dal fatto di avere un calo di incidenti in modo che diventa un investimento. Praticamente, cosa è utile insegnare.

Innanzitutto il problema della visibilità, uno slogan molto efficace è: *"Tutti i gatti al buio sono neri"*, sia a piedi che in bicicletta; e *"le menti lucide riflettono"*.

Una persona vestita di scuro è vista dai fari dell'automobile a 25 metri di distanza.

Circolare in bicicletta usando le luci sia anteriori che posteriori, meglio anche i rifrangenti, e non utilizzare l'auricolare.

Va ricordato che l'occhio umano al buio riesce a distinguere meno bene i colori e i dettagli.

Al buio i pedoni e i ciclisti presentano un rischio maggiore di incidenti; di notte 3 volte superiore rispetto alle ore diurne.

Se piove, nevicata o se si è abbagliati dalle luci di un veicolo in senso inverso, il rischio di essere investiti può aumentare anche di 10 volte. Bisogna rendersi visibili.

Occorre essere percepiti, essere visti: chi veste di scuro a piedi e i ciclisti senza luce, difficilmente vengono visti al buio. La pioggia riduce ulteriormente la visibilità.

E' consigliabile usare un giubbino rifrangente che rende visibili ad una distanza di metri 140.

Usare fanali, catadiottri, materiali riflettenti sui raggi delle biciclette e sugli zaini, sulle borse, sugli ombrelli, ecc.

Non va dimenticato di precisare nozioni riguardo al tempo di reazione.

Il **Tempo di Reazione** di chi guida un veicolo a motore (**TR**) è l'intervallo di tempo che separa un input da una reazione (risposta) volontaria.

Il **TR** indica la velocità con cui un soggetto può rispondere alla comparsa di uno stimolo.

E' l'intervallo che intercorre fra la presentazione di un impulso visivo o uditivo e l'inizio della risposta motoria intenzionale, a esso consecutiva, da parte del soggetto.

Precisamente è l'intervallo tra l'apparire del segnale e l'inizio della risposta.

Qualcuno ritiene che un'esatta valutazione del TR permetta di emettere conclusioni corrette sull'efficienza di un soggetto, riguardo alle capacità di attenzione e di vigilanza che sono funzioni essenziali nella guida.

La distanza di sicurezza è quella distanza minima che si deve tenere dal veicolo che precede per evitare tamponamenti.

Deve essere almeno uguale allo spazio percorso nel **tempo di reazione** (il tempo in cui il cervello registra il pericolo e attiva gli arti per l'azione di frenata), che in una persona media è pari ad UN SECONDO, precisamente a 7/10".

E' bene ricordare che occorre UN SECONDO al guidatore medio per reagire a qualsiasi condizione di emergenza.

Il Tempo di reazione (TR) dipende dalle condizioni psicofisiche e dal tipo di manovra.

La regola dei **due secondi** è la minima distanza per evitare collisioni.

Se il manto stradale è bagnato occorre aumentare la distanza di sicurezza rispetto a quanto previsto in condizioni ottimali.

La distanza di sicurezza va aumentata a CINQUE secondi nella nebbia, in caso di pioggia e in altre condizioni particolari come l'imbrunire e il sole abbagliante.

Alla velocità di 100 Km/h vengono percorsi circa 27,5 metri prima di iniziare a frenare.

Lo spazio di frenata varia in base alla pavimentazione stradale, all'usura del pneumatico, all'efficienza e al tipo di sistema di frenatura.

Un'adeguata distanza di sicurezza permette una guida più rilassata e di ricorrere meno all'utilizzo del freno, di conseguenza aumenta la sicurezza e migliora il flusso della circolazione stradale.

Si consiglia di aumentare la distanza di sicurezza quando si circola dietro veicoli larghi e/o lunghi, per mantenere una maggiore visibilità.

E' vietato guidare in stato di ebbrezza anche la bicicletta; è pericoloso perché tende a sottovalutare i pericoli e a sentirsi invincibili.

Attenzione alle infrastrutture: buche, scivolosità, macchia d'olio, bagnato, foglie bagnate.

Scivolare, specialmente in bicicletta o in ciclomotore, può significare farsi molto male e rischiare un incidente.

Si consiglia di non tralasciare l'insegnamento di norme basilari sulla circolazione stradale.

A piedi la legislazione italiana prescrive di camminare a sinistra, contro il senso di marcia, attraversare sulle strisce pedonali e rispettare i colori degli attraversamenti semaforici; fare comunque attenzione.

In bicicletta si deve usare la pista ciclabile, è obbligatorio e rende sicuri. Circolare a destra, destra rigorosa, quando vi sono più corsie, ad esempio nella rotonda con 2 corsie, e stare strettamente a destra e nella corsia più a destra.

Ricordare di non circolare controsenso e non circolare contromano, nemmeno in bicicletta.

Non pedalare sotto al portico, sull'attraversamento pedonale e sul marciapiede, oltre che essere vietato dal codice della strada, sono situazioni pericolose per i pedoni ed anche per i ciclisti.

Infrangere le norme comporta la conseguenza di sanzioni ed il rischio di probabili incidenti stradali.

Bene ricorda l'ANGOLO MORTO, sia per le automobili, che per i camion.

Inoltre la prospettiva del MONTANTE delle automobili, sia anteriormente che posteriormente, e non dimenticare cabina camion dove l'autista essendo in alto a sinistra, non riesce a vedere in basso accanto al paraurti.

In caso di incidente vi sono problemi anche per chi effettua l'investimento, non solo per l'investito: problemi di responsabilità, eventuali sanzioni amministrative, accessorie, penali, problemi assicurativi, problemi psicologici come il senso di colpa.

Non va dimenticata la realtà delle auto pirata, scappano per vari motivi: per paura della sanzione e delle relative conseguenze, perché sono senza documenti di guida, perché sono senza assicurazione; perché sotto effetto di alcool e/o di droga, o di psicofarmaci.

Circa il 60% delle auto pirata vengono rintracciate insieme ai relativi responsabili.

Vi sono auto pirata condotte da stranieri, ma anche stranieri vittime di auto pirata.

In ultimo non dimentichiamo che a volte gli stranieri feriti NON si fanno medicare e scappano per paura di conseguenze giuridiche per mancanza di documenti regolari.

Manuela Bellelli

22/02/2009