



www.italy-ontheroad.it

Stranieri: una realtà stradale da considerare, breve analisi della oggettività contemporanea e prospettive future.

Il presidente di Vita e Strada Dott. Roberto Breda ha pubblicato nel sito di questa associazione www.vitaestrada.it un mio articolo, che riporto con il suo condiviso commento di presentazione. Condividendo molti intenti di questa associazione, avverrà in futuro uno scambio di articoli e di informazioni. Chi vuole presentare problemi e domande, da rivolgere ai periti ricostruttori, potrà farlo indirizzandolo a noi, che gireremo domande e risposte agli esperti di Vita e Strada.

“ero straniero e mi avete ospitato” Mt 25,35

Dalle stime nazionali si evince che nelle strade urbane si verificano il 76,6% degli incidenti, causando il 44,4% dei morti. Da fonte ISTAT 2008 gli incidenti sono stati 218.963, i morti 4.731, i feriti 310.739, con indice di mortalità 2,2 (b) e indice di gravità 1,5 (c). Va precisato che (b) l'indice di mortalità viene calcolato come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti, moltiplicato 100; mentre (c) l'indice di gravità si calcola come rapporto tra il numero dei morti e il numero totale dei morti e dei feriti, moltiplicato 100.

Da fonte ASAPS il 20% degli incidenti stradali gravi o mortali COINVOLGE cittadini stranieri, in alcune settimane dell'anno anche il 25% e oltre in alcune regioni ad alta densità di cittadini stranieri come la Lombardia. La popolazione straniera residente in Italia, comprendendo regolari e clandestini, dovrebbe non superare una percentuale del 10-12% circa; una grande percentuale degli stranieri coinvolti nell'incidentalità sono immigrati, in proporzione rappresentano almeno il doppio di coinvolti in incidenti rispetto alla popolazione italiana.

Inoltre per gli incidenti con fuga, cioè conducenti “pirati” che dopo aver investito non si fermano, tra gli autori noti si riscontra un 25% di stranieri attivi, ed un 9,7% di stranieri passivi (percentuale sul totale delle vittime tra morti e feriti, in tutto 683), da fonte ASAPS 2009.

Sempre da fonte ASAPS nel 2009 vi sono stati 190 contromano di cui il 23,7% hanno riguardato stranieri, nel 2008 riguardavano il 23,6% e nel 2007 erano di pertinenza il 27,2%.

Spesso i conducenti stranieri guidano veicoli immatricolati in Italia, soggetti a revisione (per le autovetture) dopo 4 anni dall'immatricolazione e successivamente dopo due anni.

Come vittime, gli stranieri riguardano una percentuale gli utenti deboli, cioè pedoni e ciclisti.

Va precisato che dalle statistiche in generale risulta che a causa dei sinistri stradali (quasi cinque mila decessi e circa venti mila invalidi permanenti) viene perso il 2% del P.I.L. annuo.

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 così detta utenza debole, cioè pedoni, ciclisti e ciclomotoristi: il 28% dei coinvolti. I decessi riguardano oltre il 33% pedoni, ciclisti e ciclomotoristi.

Alcuni vedono la causa di questa percentuale alta di incidenti in auto vecchie, obsolete e mai revisionate, altri in patenti convertite, altri in patenti false e mai conseguite, altri anche per mancanza di assicurazione. E' bene rammentare che, qualora manchi un idoneo titolo abilitativo alla guida, l'assicurazione spesso non paga il danno.

Ricordiamo che ogni straniero può guidare in Italia per UN ANNO dalla residenza con la sua patente di guida, rilasciata nel suo Paese. Scaduto l'anno se è conducente di Paese UE può continuare a guidare senza nessun provvedimento amministrativo (conversione della patente) eventualmente può richiedere il riconoscimento della patente e gli verrà posto sopra il tagliando della residenza italiana.

Se, invece, è cittadino, di Paese Extra UE, dopo un anno dalla residenza in Italia può ottenere la conversione della patente di guida, se il suo Paese ha una convenzione di reciprocità con l'Italia per codesta procedura, oppure, se non può convertire la patente, deve conseguire la patente

italiana. Ad esempio: cittadino tedesco (Paese UE), dopo un anno dalla residenza può continuare a circolare in Italia con la sua patente tedesca, può chiedere il riconoscimento (se vuole può anche convertire la patente ma non è obbligatorio); cittadino moldavo, la Moldavia prevede la conversione della patente e, lui, entro un anno dalla residenza deve convertire la patente di guida. Invece per un cittadino di un Paese extra UE che non prevede la conversione della patente di guida (ad esempio Russia, Pakistan), il cittadino, il giorno successivo all'anno di residenza in Italia deve guidare con patente italiana perché la sua patente russa non è convertibile e non è più valida per guidare nel territorio italiano.

Va ricordato che ogni patente non scritta in caratteri latini (ad esempio scritta in arabo), deve essere accompagnata da una patente internazionale che ha validità un anno ed è congiunta alla patente nazionale: non può guidare con solo la patente internazionale.

Spesso la preparazione di guida da parte di chi consegue la patente in uno Stato povero dipende anche dal fatto di averla ottenuta in una grande città o in un villaggio, indipendentemente dalla conversione o meno della patente stessa.

Chi consegue la patente di guida in certi Paesi, anche se ciò avviene nella capitale, se, ad esempio, non esistono impianti semaforici, o autostrade, la preparazione di guida sarà molto limitata.

Relativamente alla circolazione di veicoli obsoleti, va precisato che i conducenti stranieri 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; possono guidare, per i veicoli immatricolati in Paesi extra UE osservando le disposizioni relative alle normative doganali, invece per i Paesi UE non vi sono obblighi doganali e la guida è sempre valida senza oneri.

Spesso i conducenti stranieri guidano veicoli immatricolati in Italia, soggetti a revisione (per le autovetture, ciclomotori e motocicli) dopo 4 anni dall'immatricolazione e successivamente dopo due anni. 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.

Insegnare la percezione del pericolo, anche da parte dei pedoni è una cosa molto importante e non solo per gli adulti, ma anche per i minori che, non dimentichiamo, spesso gli stranieri culturalmente lasciano molto liberi di circolare a piedi o in bicicletta anche in strade molto trafficate.

L'utenza straniera proviene da varie realtà culturali ed economiche spesso poco abbienti, inoltre vi sono vaste differenze all'interno dello stesso paese rispetto a chi proviene 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 da 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 che non li fa sentire pienamente efficienti nelle nostre realtà viabili spesso molto trafficate.

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

- 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, certamente presenterà incertezze ed esitazioni che possono sfociare in un incidente. Questo riguarda anche la guida di un ciclomotore o della bicicletta: solo il fatto di circolare, ad esempio, senza utilizzare la pista ciclabile, oppure senza l'uso dei fanali al buio, reca grave pregiudizio alla circolazione recando pericolo all'interessato ed 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 conseguita negli USA.

Pensiamo a città come Il Cairo 17 milioni di abitanti dove circola il cammello e il pullman stracolmo

di persone anche sul tetto, 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, molto povera, strade sterrate, senza semafori. 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, anche perché la nostra realtà trafficata, la velocità, la percezione della distanza, sono oggettività sconosciute.

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.

Non è sufficiente un maggior numero di controlli perché non è possibile vigilare tutte le strade a tutte le ore, occorre anche investire sulla formazione coinvolgendo le loro associazioni con quelle del volontariato e le istituzioni; prevenire è meglio che curare.

Molti immigrati non ritengono che l'incidente capiti a causa di un comportamento scorretto anche involontario come, ad esempio, circolare in bicicletta al buio vestito di scuro, senza luci e non essere visti. 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 le loro esigenze.

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: 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 investa, che circola regolarmente e si trova un imprevisto al buio, non può vederli e quando frena è troppo tardi; contromano e controsenso. 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' appropriato utilizzare argomenti e metodi che "uniscono" come ad esempio una festa, cibo, musica, magari coinvolgere anche italiani. E' conveniente 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 l'investitore. 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.

Inoltre è gradito 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.

Un tentativo che va verso questa direzione è il sito no profit di educazione stradale per italiani e stranieri www.italy-ontheroad.it realizzato da volontari, in cui materiale relativo alla sicurezza stradale ed a regole basilari sulla circolazione è tradotto in varie lingue per poter essere meglio compreso dagli stranieri.

Occorre farsi carico di questa problematica, sia a livello di volontariato che a carattere istituzione, altrimenti vi saranno ulteriori incidenti con un innalzamento dei costi umani e sociali per l'intera collettività. L'integrazione passa anche attraverso la conoscenza e il rispetto delle regole della circolazione stradale.

Manuela Bellelli
28/3/2010