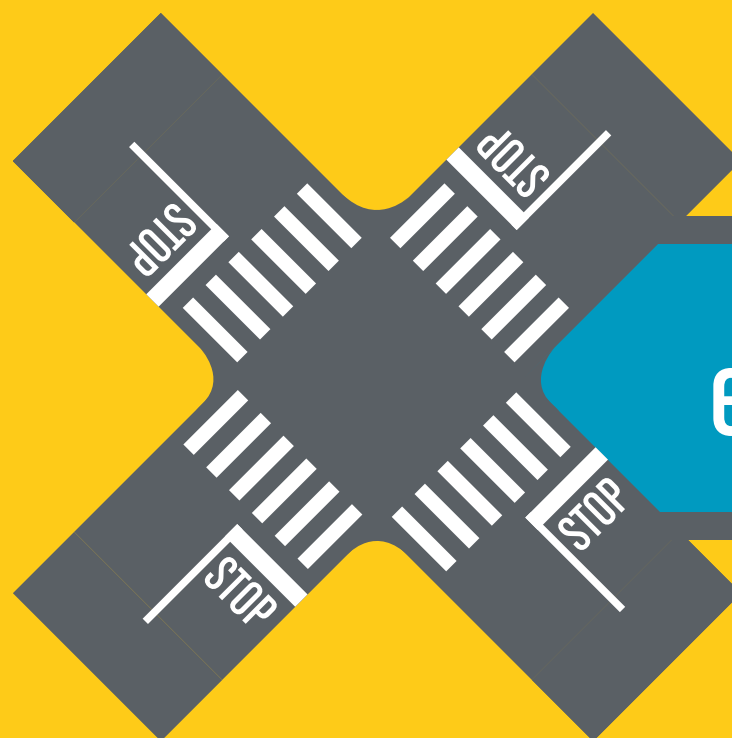


INCROCI DI VITA

 Regione Emilia-Romagna

 OSSERVATORIO
PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

IL MANUALE DELL'INTELLIGENZA STRADALE CONDIVISA



Una produzione di:



PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

Realizzato nel mese di settembre 2016 da:




Ex P R E S S
comunicazione



Indice

1. “INCROCI DI VITA”, una campagna dedicata agli utenti più vulnerabili della strada.....	04
2. “L’esperienza paga”: il contributo delle Università della Terza Età.....	06
3. Un concetto da ricordare sempre: “La strada è spazio condiviso”	12
4. I CONSIGLI - da utente della strada a utente della strada -	14
4.1 CICLISTA > PEDONE.....	16
4.2 PEDONE > CICLISTA.....	18
4.3 CICLISTA > AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA.....	22
4.4 PEDONE > AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA.....	26
4.5 AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA > CICLISTA.....	30
4.6 AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA > PEDONE.....	34
4.7 CONSIGLI ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI.....	38
5. I rischi percepiti dagli anziani sulla strada.....	42
6. Oltre il Codice della Strada: buonsenso ed esperienza.....	44





**“INCROCI DI VITA”,
una campagna dedicata agli utenti
più vulnerabili della strada**



Un **manuale** per condividere tra gli **utenti della strada** il **buon senso** e l'**esperienza**, elementi indispensabili per **ridurre il rischio di incidenti** stradali anche a prescindere dal rispetto del codice della strada.

Questo testo è frutto delle **attività di ascolto** svolte durante la campagna di sensibilizzazione alla sicurezza stradale "Incroci di vita", promossa e organizzata dall'**Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna**.



La campagna, realizzata sul territorio regionale tra marzo e settembre 2016, è l'ultima, in ordine di tempo, dedicata dall'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale agli utenti deboli della strada. In particolare, pur mantenendo il suo focus su pedoni e ciclisti - le categorie tuttora più a rischio sulle strade italiane e dell'Emilia-Romagna - "Incroci di vita" ha concentrato la sua attenzione sulla fascia di popolazione che risulta più esposta ai rischi della strada: le **persone con più di 65 anni di età**.

Fonti della Eurostat-Regional Demographic Statistics, risalenti al 2014, rilevano che l'indice di vecchiaia della nostra regione è di 171,54, dato che colloca l'Emilia-Romagna nella categoria delle **regioni più vecchie d'Europa** (rientrano in questa classificazione quelle che hanno un indice di vecchiaia pari o superiore a 153,36). Nel 2040 si calcola che quasi un terzo degli emiliano-romagnoli avrà più di 65 anni di età.



**“L’esperienza paga”:
il contributo delle Università
della Terza Età**



Già oggi, secondo i dati Istat più recenti sull'incidentalità stradale, sono proprio i pedoni anziani la categoria più di tutte esposta alla morte sulle strade, in particolare nelle aree urbane. Con un tale trend di invecchiamento della popolazione – in mancanza di ulteriori azioni e interventi volti a ridurre i rischi sulle strade – entro pochi anni il numero delle vittime della strada tornerà inevitabilmente a salire. E saranno soprattutto i più anziani ad essere le vittime più frequenti.

Da queste premesse la volontà di mettere gli **over 65 al centro della campagna**. Si è deciso di farlo valorizzando al massimo il grande patrimonio di esperienza delle persone più avanti con l'età. La campagna ha avuto perciò una importante fase di ascolto in cui, presentati i dati allarmanti sugli utenti deboli più anziani, **si è chiesto proprio a loro** – a prescindere dal ruolo di pedoni, ciclisti o automobilisti – quali fossero le situazioni più pericolose, o che li mettevano più a rischio, rilevate vivendo le strade delle loro città.

La campagna è andata a incontrare gli over 65 in luoghi di socializzazione e aggregazione particolari, dove essi continuano a tenersi anche culturalmente attivi, curiosi e propositivi: le **Università della Terza Età**. "Incroci di vita" ha fatto così tappa **nelle nove province della regione**, ospite di otto **Università della Terza Età** e del Comune di Reggio Emilia.

Gli incontri, ribattezzati "**L'esperienza paga**", si sono svolti ad aprile e maggio a:

- **Piacenza** presso Uniauser



- **Savignano sul Rubicone** (FC) presso la Libera Università del Rubicone



- **Parma** presso l'Università degli Anziani



- **Bologna** presso l'Università Primo Levi



- **Modena** presso l'Università della libera età "Natalia Ginzburg"



- **Rimini** presso UTE "Sigismondo Malatesta"



- **Ferrara** presso UTEF



- **Ravenna** presso l'Università "G. Bosi Maramotti"



- **Reggio Emilia** presso la Sala Civica Zavattini





Un concetto da ricordare sempre:
“La strada è spazio condiviso”



Agli incontri hanno preso parte corsisti delle Università e rappresentanti delle associazioni locali impegnate sul tema della sicurezza stradale, i sindacati dei pensionati, enti e associazioni che si occupano della cura di centri sociali e assistenza anziani; associazioni sportive. Ad ogni appuntamento è stata stimolata la partecipazione attiva dei presenti con l'obiettivo di raccogliere **consigli, impressioni, stimoli e idee** riguardanti sia il **reciproco rapporto tra le differenti tipologie di utenze sulla strada che situazioni di rischio percepite che potrebbero essere migliorate**.

La campagna è stata gentilmente ospitata dalle seguenti Università della Terza Età:

Università Popolare dell'Età Libera "Giuseppe Malvermi" UniAuser di Piacenza; Libera Università del Rubicone di Savignano sul Rubicone; Università degli Anziani di Parma; Università Primo Levi di Bologna; U.T.E.F. - Università Per L'Educazione Permanente di Ferrara; Università per la Terza Età U.T.E. di Rimini "Sigismondo Malatesta"; Università per la Formazione Permanente degli Adulti "Giovanna Bosi Maramotti" di Ravenna; Università per la Libera Età "Natalia Ginzburg" di Rimini. La tappa di Reggio è stata ospitata dal Comune di Reggio Emilia presso la Sala Civica "Zavattini".

Le associazioni e gli enti che hanno preso parte agli incontri:

SPI-Cgil, FNP Cisl, Uilp, Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti, CSI - Centro Sportivo Italiano, UISP - Unione Italiana Sport per Tutti, Auser, Ancescao, CRAL, Legambiente, FIAB, AIGVS (Associazione Italiana Giovani Vittime della Strada), ATTL (Associazione Tutela Traumatizzati e Lesionati), Univalnure, FITeL, Touring Club, WWF, Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia, GEV, Comune di Savignano sul Rubicone, Comune di Rimini, Comune di Parma, Comune di Ferrara, Comune di Modena, Comune di Piacenza, Comune di Ravenna, Comune di Bologna.

Gli spunti raccolti in questi incontri, insieme a quelli pervenuti sulla [pagina Facebook](#) dedicata alla campagna e a quelli frutto degli incontri nei **"white point" della regione** (tratti stradali riqualificati e messi in sicurezza grazie a finanziamenti nazionali girati agli enti locali dalla Regione), costituiscono il materiale che ha permesso la realizzazione di questo manuale, il "Manuale dell'intelligenza stradale condivisa".

Il pay off della campagna "Incroci di vita", la frase che ne contestualizza meglio il senso, è: **"La strada è spazio condiviso"**. Si tratta di un concetto non nuovo ma che è necessario quanto mai ribadire e rendere concreto, in particolare ora che tanto è già stato ottenuto- in termini di riduzione di incidenti e vittime - grazie ad azioni legislative, interventi infrastrutturali, miglioramento dei dispositivi di sicurezza delle vetture, educazione e prevenzione. È sempre più necessario un contesto in cui i nuovi e futuri "attori stradali" siano **consapevoli delle esigenze altrui** e degli effetti delle proprie scelte.

Per raggiungere questo obiettivo è determinante saper comunicare ma anche **mettere in comunicazione**. In questo senso è importante che i diversi fruitori della strada abbiano modo di condividere tra loro le diverse esigenze e i diversi atteggiamenti che si aspettano l'uno dall'altro. L'obiettivo di "Incroci di Vita" è stato proprio questo: favorire la comunicazione tra la generazione over 65 e gli altri utenti della strada, producendo uno strumento condivisibile in maniera agile ed efficace. Non mera riproposizione di norme del codice della strada ma **disseminazione di buon senso, esperienze, accortezze tra tutti coloro che, letteralmente, incrociano le loro esistenze ogni giorno sulla strada**.



I CONSIGLI
– da utente della strada
a utente della strada –



Quello che si vuole favorire con la campagna e con questo Manuale è perciò la consapevolezza dell'intima e vitale **connessione di tutti con tutti**. La comunicazione della campagna rappresenta quindi la vita umana come il punto comune a tutti i fruitori della strada, come il supremo bene che è nelle mani di tutti. In questo caso il codice della strada passa perciò il testimone a un altro determinante strumento: l'empatia in quanto condivisione; la capacità di mettersi nei panni di chi sta utilizzando la strada in una maniera differente – o per scelta di mezzo o, semplicemente, per differenza di età ed abitudini.

Sulla strada la relazione è imprescindibile, gli altri si incrociano costantemente: la strada è spazio sociale in cui la convivenza deve nascere da una condivisione in cui far cadere ogni compartimento stagno, trascendere le singole specificità, in nome del valore supremo della vita. L'empatia deve rivolgersi soprattutto nei confronti dell'utenza debole, la più esposta ai rischi della strada.

Le strade, a ben vedere, soprattutto quelle urbane, sono infatti vissute come luoghi dove imporre la propria egoistica volontà. Difficilmente guardiamo al di là delle nostre esigenze, della nostra fretta, della nostra destinazione. Dal momento che non pochi incidenti possono verificarsi anche nel pieno rispetto del codice della strada, occorre **puntare sempre più su un buon senso, una corretta propensione psicologica**.

Proprio per meglio rappresentare questo senso di empatia – e allo stesso tempo ricalcando con fedeltà lo spirito con cui gli spunti sono venuti durante gli incontri e le occasioni di ascolto della campagna – questo manuale è organizzato seguendo una sorta di **dialogo tra utenze diverse della strada**. Troviamo così, ad esempio, le richieste e i consigli dal pedone al ciclista, e viceversa; quelli dal ciclista all'automobilista e quelli che chi percorre le strade in auto o scooter rivolge agli utenti più deboli.

Avendo raccolto anche molte richieste e suggerimenti **rivolti ai decisori politici**, su soluzioni che potrebbero essere adottate per rendere più sicure le strade, abbiamo ritenuto opportuno dare conto anche di queste idee e proposte, evidenziandoli tra i "desiderata" (realizzabili o meno, in questo caso non dipende dai singoli utenti della strada).

La mole di consigli, punti di vista e indicazioni raccolti nel corso del "tour" tra le Università della Terza Età e dei "white point" ha permesso anche di farsi un'idea chiara sulla percezione dei maggiori rischi sulla strada per la popolazione anziana. Allo scopo di meglio focalizzare i punti più critici è stata pertanto estrapolata una sorta di **classifica delle "paure" degli over 65 quando camminano o pedalano per strada**.



CICLISTA > PEDONE



Non dovrete camminare sulle piste ciclabili, intralciando il traffico delle biciclette. Se pedoni e ciclisti condividono una pista ciclopedonale che ha una corsia riservata a chi va a piedi, i pedoni utilizzino questa senza invadere la corsia per le biciclette



Mai attraversare, anche sulle strisce, quando il semaforo pedonale è rosso



È molto pericoloso se attraversate la strada fuori dalle strisce pedonali o se vi avvicinate alla carreggiata nascosti da ostacoli che non vi rendono visibili, fino all'ultimo istante, a chi sta sopraggiungendo



È molto utile se fate comprendere chiaramente le vostre intenzioni. Crea confusione e potenziale pericolo restare incerti sul ciglio della strada, accennare un movimento e poi ripensarci tornando indietro, o sostare a lungo sul marciapiede vicino a un attraversamento pedonale



È pericolosissimo quando attraversate la strada passando davanti a un autobus o un tram dal quale magari siete appena scesi



È fondamentale vi rendiate sempre visibili, in particolare nelle ore serali e notturne, se camminate in città in zone poco illuminate o al margine di strade extraurbane





PEDONE > CICLISTA



Usate il più possibile il campanello della bici per segnalare la vostra presenza o il vostro arrivo. In questo modo non incomberete silenziosi e potremo regolarci di conseguenza



Abbiate rispetto dei tempi di chi attraversa le strisce, fermandovi dal momento dell'inizio fino alla fine dell'attraversamento. Evitate di fare lo slalom tra i pedoni o di proseguire verso di noi come ignorandoci



Non sfiorate i pedoni sui marciapiedi o, per strada, sugli attraversamenti pedonali



Spingendo la bici a mano sulle strisce pedonali date la precedenza incrociando i pedoni che attraversano



Le bici elettriche sono veicoli veloci e silenziosi e chi li conduce deve perciò prestare ancora più attenzione ai pedoni che incrocia sulla propria strada



Siate meno timidi o pigri: usate perciò il più possibile braccia e mani per segnalare agli altri utenti della strada i vostri cambi di direzione



Non dovete mai circolare contromano, sia nelle strade a senso unico che quelle a doppio senso di marcia



Nelle zone pedonali cercate di procedere lentamente e con attenzione per non creare pericolo e disturbo a chi cammina. Le bici elettriche devono essere condotte a spinta nelle zone pedonali



Quando sono presenti a fianco della carreggiata, le piste ciclabili devono essere usate obbligatoriamente, liberando la sede stradale



Sotto i portici o sui marciapiedi le biciclette non devono mai circolare





Quando è buio non dimenticate di usare fanali, o le luci anteriori, per rendervi visibili anche ai pedoni



Sui percorsi misti ciclopedonali le biciclette dovrebbero tenere una velocità il più possibile moderata in presenza di pedoni



Rispettate il rosso semaforico al pari delle auto, le moto o gli scooter





CICLISTA > AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA



Le auto parcheggiate ostruendo le piste ciclabili sono molto pericolose perché costringono a deviazioni sulla strada, esponendoci ai rischi della strada

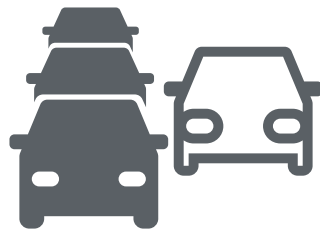


Prima di aprire la portiera dell'auto dal lato della strada o dal lato di una pista ciclabile controllate che non sia in arrivo un ciclista





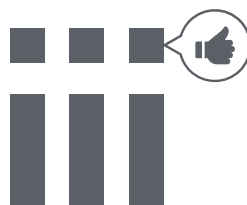
Non parcheggiate le auto in doppia fila perché per sorpassarle ci costringete a direzionarci verso il centro della carreggiata esponendoci così alle automobili che sopravanzano ad una velocità più alta della nostra



Non ostruite l'accesso alle rastrelliere per biciclette, è vero che una bicicletta è stretta ma non passa dappertutto



Ricordatevi che oltre alle strisce pedonali esistono anche i quadrotti bianchi. I quadrotti bianchi sono il simbolo che ci dovrebbe permettere l'attraversamento in tutta sicurezza... rispettate!





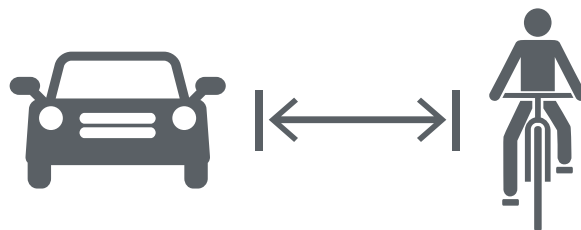
Gli automobilisti e i motociclisti che affiancano un ciclista gli devono lasciare la precedenza svoltando a destra: se il ciclista procede dritto rischia di essere investito



Quando ci superate, soprattutto in prossimità di semafori rossi, non stringete eccessivamente verso il marciapiede così da permetterci di guadagnare la posizione più a ridosso del semaforo possibile. Partire dalla prima fila ci permette infatti di anticipare l'eventuale svolta a destra dei veicoli



Ogni volta che sorpassate una bicicletta è bene teniate un'adeguata distanza laterale di sicurezza per non metterci in difficoltà e prevenire eventuali nostri spostamenti laterali improvvisi





PEDONE > AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA



Gli automobilisti e i motociclisti rispettino i tempi di chi attraversa le strisce, fermandosi da inizio a fine attraversamento



Non sfiorate i pedoni che camminano a margine della carreggiata o su marciapiedi stretti



Non parcheggiate mai sui marciapiedi costringendoci a scendere e a camminare in strada esponendoci ai rischi del traffico



Cercate il contatto visivo diretto con i pedoni quando ci incrociamo in situazioni potenzialmente rischiose



Se attraversiamo dove non ci sono strisce pedonali – e siamo già sulla carreggiata - rallentate comunque e fermatevi per farci passare, se necessario



Evitate di parcheggiare sulle strisce pedonali, non solo per rispetto al codice della strada ma anche per evitare di costringere noi pedoni ad attraversamenti rischiosi



Non superate mai a ridosso delle strisce pedonali, se sopraggiunge un pedone non riuscireste a vederlo



È fondamentale rispettare le zone 30, sono zone urbane altamente frequentate da anziani e bambini





In prossimità di scuole, ospedali o altri edifici frequentati da utenza vulnerabile non solo rispettate i limiti ma ponete particolare attenzione alle vostre manovre e a quanto vi succede intorno



Ricordatevi che un lampeggiante arancione prima di una rotonda non sta a significare che il semaforo è rotto, ma che noi pedoni abbiamo la priorità



Se guidate una macchina elettrica ricordatevi sempre che siete silenziosi, evitate pertanto di rasentare i pedoni sopraggiungendo alle loro spalle

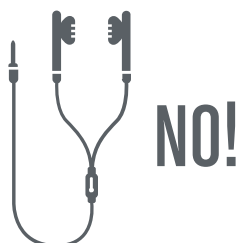




AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA > CICLISTA



Se usate gli auricolari per ascoltare musica o parlate al telefono mentre siete in bicicletta mettete a rischio voi stessi e gli altri utenti della strada perché vi estraniarete dal traffico e da ciò che vi succede intorno. Concentratevi su quello che state facendo



Dovete fermarvi al semaforo rosso come tutti gli altri veicoli



Bisogna che rallentiate e guardiate con attenzione in entrambe le direzioni quando vi immettete sulle strade



Evitate di andare a zig zag o con cambi di direzione immotivati e improvvisi



Quando affrontate una rotonda fate grande attenzione a segnalare con le braccia, ancora più che sulle altre strade, le vostre intenzioni di spostamento. Se non dovete svoltare alla prima uscita della rotonda è più prudente che affrontiate la rotonda tenendo il lato sinistro della corsia, circolando nell'anello interno fino alla vostra uscita



Usate sempre e con chiarezza le braccia per segnalare i cambi di direzione in ogni situazione di traffico: se capiamo cosa intendete fare è più semplice prevenire i rischi e le collisioni



Circolare contromano è una delle cose più pericolose che possiate fare, e purtroppo sempre più diffuse. Sia nelle strade a senso unico che a doppio senso la presenza di ciclisti in contromano non è attesa e crea gravi rischi per tutti



Se pedalate in compagnia, non procedete mai affiancati sulla carreggiata ma circolate in fila indiana e non affiancati



Rendetevi visibili in tutti i modi possibili, sia di giorno che di notte. Col buio o scarsa visibilità accendete sempre fanali e luci, usando la dinamo o luci a led che si trovano in commercio a pochi euro. Quando possibile usate anche catarifrangenti o indossate un giubbotto fluorescente. Troppi ciclisti circolano completamente al buio senza possibilità di essere visti



Quando ci sono, usate sempre le piste ciclabili invece che la strada: stiamo più sicuri tutti



Sulle semplici strisce pedonali scendete di sella e conducete a mano la bici perché non avete la precedenza. Se invece siete su attraversamento stradale della pista ciclabile (si distingue per i quadrati bianchi a fianco delle strisce pedonali) avete la precedenza, ma prima di attraversare fermatevi e controllate almeno se vi abbiamo visti



I pattinatori e gli skaters non sono né ciclisti né pedoni e non possono in alcun modo circolare sulle strade, sui marciapiedi e sulle banchine



Pedalando su un percorso ciclabile o ciclopedonale, procedete con cautela nei pressi dei passi carrai: anche se avete la precedenza su chi si immette, la nostra visibilità uscendo dalle proprietà private è scarsa



AUTOMOBILISTA/MOTOCICLISTA > PEDONE



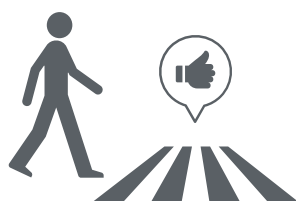
Se usate gli auricolari per ascoltare musica o parlate al telefono mentre camminate o fate jogging sulla strada mettete a rischio voi stessi e gli altri perché vi estraniarete dal traffico e da ciò che vi succede intorno. Concentratevi su quello che state facendo



Non distraetevi consultando lo smartphone mentre attraversate la strada



Attraversate sempre solo sulle strisce pedonali o, se queste non ci sono, in un punto ben visibile e rettilineo e segnalate con le mani la vostra presenza se vedete che ci avviciniamo





Non indugiate e non fermatevi quando state attraversando sulle strisce



Mai attraversare in punti della carreggiata in cui restate nascosti fino all'ultimo da veicoli, oggetti o ostacoli che vi rendono invisibili da chi percorre la strada. Soprattutto non attraversate davanti a un autobus o un tram. Quando siete sulle strisce e un primo veicolo si ferma per farvi passare verificate che non ne arrivi un altro alla sua sinistra e che, nel caso, vi abbia visto



Fate capire le vostre intenzioni se intendete attraversare, non restate incerti e titubanti sul ciglio della strada



Camminate sempre sul marciapiede o nel passaggio pedonale, se presenti. Altrimenti camminate sulla banchina, il più possibile vicino al margine destro della carreggiata



Non siate distratti quando decidete di attraversare. Guardate bene a destra e sinistra prima di procedere. Se sulla corsia opposta è in arrivo un veicolo non cominciate l'attraversamento per poi dovervi fermare in mezzo alla strada per lasciare passare il veicolo: attraversate solo quando avete il tempo di attraversare la strada completamente



Rendetevisibili, in particolare nelle ore serali e notturne. Indossate abiti chiari o con parti riflettenti, oppure accendete una torcia se vi trovate in zone buie extraurbane

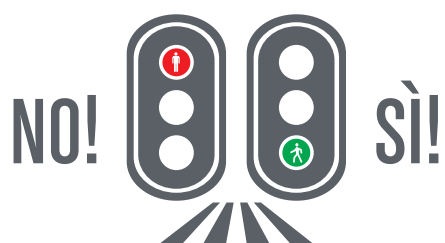




Non attraversate mai gli incroci in diagonale, ma utilizzate le strisce pedonali



Non attraversate mai, anche sulle strisce, se il semaforo pedonale è rosso





CONSIGLI ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI



Bisognerebbe illuminare il più possibile le piste ciclabili



Andrebbero evitate le piste ciclopedonali sui marciapiedi stretti:
creano disagio e pericolo sia a pedoni che ciclisti



Occorrerebbero maggiori controlli diretti delle forze dell'ordine, con sanzioni anche per ciclisti e pedoni che non rispettano il codice della strada. Autovelox e photored hanno un effetto deterrente ma manca la funzione educativa che potrebbe avere la notifica immediata, e la conseguente consapevolezza, di un comportamento scorretto





Sarebbero molto utili i temporizzatori sui semafori, sia per l'attraversamento dei pedoni che per la durata del rosso, giallo e verde per gli automobilisti: questo permetterebbe di gestirsi meglio in ogni situazione, senza farsi prendere dall'ansia o dalla fretta



L'aiuto di un segnalatore acustico ad ogni attraversamento pedonale sarebbe di grande utilità per le persone ipovedenti. Anche delle guide tattili sul marciapiedi, in prossimità dei semafori, sono un ausilio importante per l'orientamento degli ipovedenti



Rendere più visibili ed evidenti agli automobilisti gli attraversamenti pedonali. Le strisce non sempre sono ben visibili, in particolare durante le ore notturne



In città sarebbe necessario creare più "Zone 30"



Le pavimentazioni stradali, delle piste ciclabili e dei marciapiedi con diverse altezze e sconnessioni sono pericolose sia per i pedoni che per i ciclisti



Andrebbero incentivati i pedibus e i bicibus





Ci sono tante piste ciclabili che non rispettano realmente le prescrizioni di sicurezza del codice della strada: poco protette, molto strette, con ostacoli, con intersezioni pericolose, ecc. ...



In prossimità delle rotatorie andrebbero aumentati gli attraversamenti pedonali regolati da semafori



È necessario prevedere una forma di aggiornamento obbligatorio sulle nuove norme e modifiche del codice della strada per chi ha la patente da molti anni. Questo refresh potrebbe essere fatto al momento del rinnovo della patente e, obbligatoriamente, al superamento di una certa età








I rischi percepiti dagli anziani sulla strada




Nel corso degli incontri nelle Università della Terza Età, previsti dalla campagna di ascolto e sensibilizzazione, è stato possibile raccogliere “sul campo” numerose indicazioni e consigli da parte degli anziani e dei rappresentanti delle associazioni che vi hanno preso parte. Negli incontri più partecipati l'intensità della discussione e del dibattito tra i presenti è stata molto alta, permettendo di appuntare e collezionare i più svariati suggerimenti e osservazioni. Ci sono stati però, in tutte le occasioni di incontro, **alcuni temi e situazioni di rischio specifiche ricorrenti**. Queste, va detto, **testimoniano la percezione del rischio** sulle strade della popolazione più anziana e non l'effettiva e riscontrata maggiore incidentalità o pericolosità di tali situazioni. È infatti emerso in ogni realtà territoriale visitata che la **convivenza tra pedoni e ciclisti** è particolarmente complessa e oggetto di forti tensioni: i pedoni accusano i ciclisti di comportamenti scorretti e potenzialmente pericolosi e viceversa. Se il vero pericolo per l'incolumità fisica risulta essere, statistiche alla mano, la convivenza tra utenti deboli e autovetture, così non risulterebbe registrando le testimonianze della maggioranza delle persone con cui la campagna è venuta in contatto. Si tratta di un dato interessante, che meriterebbe un'analisi e una riflessione approfondita anche in chiave di suggerimenti per una corretta educazione stradale. Per il momento ci limitiamo a registrare, in ordine di importanza, le principali situazioni di rischio sulle strade evidenziate dai nostri interlocutori:

- 

I ciclisti devono rispettare le regole del codice della strada come gli altri veicoli, mai circolare in contromano, fermarsi al semaforo rosso e usare le luci quando è buio


- 

Gli automobilisti siano più prudenti e rispettosi nei confronti di ciclisti e pedoni, senza sfiorarli e riducendo la velocità il più possibile in loro presenza


- Le rotatorie sono un pericolo perché pochi sanno affrontarle in maniera corretta, sia automobilisti che ciclisti. I pedoni che attraversano in prossimità delle rotatorie, anche in presenza di passaggio pedonale regolato da semaforo, sono più esposti che in altre situazioni di traffico

Riferimenti codice strada :


<http://www.poliziadistato.it/articolo/46/>

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-182-circolazione-dei-velocipedi.html>

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-190-comportamento-dei-pedoni.html>

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-191-comportamento-dei-conducenti-nei-confronti-dei-pedoni.html>

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-158-divieto-di-fermata-e-di-sosta-dei-veicoli.html>



Oltre il Codice della Strada:
buonsenso ed esperienza
al servizio della sicurezza stradale



Gli incidenti stradali nel 2015 in Emilia-Romagna

Province	2014			2015*		
	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
Bologna	3.887	5.395	80	3.795	5.360	64
Modena	2.873	3.948	43	2.895	3.970	43
Reggio nell'Emilia	1.911	2.640	41	1.862	2.601	39
Rimini	1.734	2.207	19	1.715	2.230	19
Ravenna	1.722	2.386	37	1.755	2.409	38
Forlì-Cesena	1.641	2.189	21	1.571	2.095	24
Parma	1.494	2.065	28	1.500	1.999	32
Piacenza	1.059	1.441	27	1.058	1.451	28
Ferrara	1.134	1.634	31	1.231	1.669	39
Totale	17.455	23.905	327	17.382	23.784	326

Fonte: Istat (dati 2006-2014);

*Osservatorio metropolitano dell'incidentalità stradale (dati 2015, provvisori)

Gli ultimi dati Istat nazionali e regionali parlano chiaro: dopo 15 anni di costante riduzione del numero di incidenti, feriti e morti sulle nostre strade si osserva per la prima volta nel 2015 una preoccupante **inversione di tendenza**. Se in Italia torna a crescere il numero dei morti (+1,1%; 3.419 nel 2015 e 3.381 nel 2014) e dei feriti gravi (+6%; quasi 16.000 contro i 15.000 del 2014), in Emilia-Romagna non siamo ancora a dati negativi ma **ci avviciniamo al punto zero**: nel 2015 si è registrato un solo decesso in meno del 2014 (326 contro 327) e il calo degli incidenti complessivi (17.382 contro 17.455) e dei feriti (23.784 contro 23.905) non è più così sensibile, da un anno all'altro, come lo era stato negli anni precedenti. Nella tabella che riportiamo in questa pagina si può vedere il confronto tra i dati 2014 e quelli 2015, suddiviso per province dell'Emilia-Romagna. Come si può vedere, alcune province registrano ancora cali sensibili nei numeri, mentre altre vedono i numeri in crescita. A livello nazionale la fascia d'età più a rischio, rileva il Rapporto, resta quella dei giovani tra 20 e 24 anni (282 vittime), ma aumentano anche i decessi tra gli adulti (9% tra i 40-54enni) e gli anziani (+10,5% tra gli 80-84enni). In aumento poi le vittime tra centauri e pedoni: i primi sono stati 769, con un incremento del 7,2%, i secondi 601, con un incremento del 4%. Per i pedoni è il secondo anno di fila che il numero di vittime sale: già nel 2014 c'era stato un aumento del 4,9% rispetto all'anno precedente. Si vedrà se le elaborazioni per fasce d'età e tipologia di veicolo nella nostra regione confermeranno i dati nazionali o saranno in controtendenza. Quello che comunque questi dati nazionali e regionali ci dicono con grande evidenza è che quanto è stato fatto di importante dal 2000 ad oggi, prima per dimezzare i numeri di incidenti, feriti e morti sulle strade - e poi per dimezzarli ulteriormente - ha ormai esaurito i suoi effetti positivi. Siamo perciò vicini - fermi restando le attuali azioni generali, interventi infrastrutturali, migliorie tecniche dei veicoli, campagne di sensibilizzazione, ecc. ... - a quello che può essere definito lo "zoccolo duro". Eppure **bisogna andare oltre, continuando a perseguire la diminuzione complessiva di questi numeri**. La campagna che è stata realizzata, e il presente manuale, vogliono proprio aiutare ad andare in questa direzione, favorendo una **assunzione di responsabilità diretta** di tutti gli utenti della strada e la condivisione dello spazio stradale basata sul rispetto, l'empatia, il buonsenso e l'esperienza. **Per andare quindi oltre il Codice della Strada è necessario mettere al servizio della Sicurezza Stradale regole fatte anche di buon senso e intelligenza condivisa.**

