

Secondo il rapporto ETSC, il 25% degli utenti “vulnerabili” (pedoni e ciclisti) è stata coinvolta in incidenti mortali in Italia. Tra questi soprattutto over 65.



A tutti gli effetti si può considerare un vero e proprio grido d'allarme. È quello lanciato dal rapporto **ETSC (European Transport Safety Council: Consiglio Europeo della Sicurezza dei Trasporti)**. Le morti causate da incidenti stradali hanno riguardato, nel decennio tra il 2010 e il 2018, 51.300 pedoni e 19.450 ciclisti. I cosiddetti “utenti vulnerabili” hanno inoltre rappresentato il 29% del totale delle vittime di sinistri in Europa e il 25% in Italia.

Tutto questo nonostante in questi otto anni i decessi tra i ciclisti abbiano subito una riduzione annua dello 0,4%. Una riduzione ben otto volte inferiore rispetto a quella degli occupanti di veicoli a motore (- 3,1%). Insomma, numeri preoccupanti e che non possono lasciar dormire sonni tranquilli.

Gli anziani i più colpiti ovunque

La premessa è che, secondo l'**ETSC**, si tratta di dati, molto probabilmente, sottostimati. Non sempre, infatti, decessi e lesioni gravi di ciclisti e pedoni vengono registrati nelle statistiche in maniera corretta. Tuttavia la casistica c'è e va considerata.

In Italia, nel 2018 (ultimo dato disponibile), hanno perso la vita 612 pedoni (in calo dell'1,4%, ma in aumento negli ultimi due anni) e 219 ciclisti (-17,3%, a fronte di una diminuzione media pari al 19%). Nello stesso periodo, i decessi a bordo di autovetture sono invece diminuiti del 21,9%.

Giova anche ricordare quelli che sono [i tratti stradali più pericolosi](#) nel nostro Paese. Le vittime sono soprattutto anziani. I pedoni “over 65” che hanno perso la vita in incidenti stradali sono stati 364 (il 59,5% del totale), 112 quelli in bicicletta (51,1%).

Il dato non si discosta da quanto accade all'interno dell'Unione europea, dove la metà delle vittime tra gli utenti vulnerabili aveva più di 65 anni.

Per inciso, la maggior parte degli investimenti dei pedoni avviene dopo le 18, momento in cui la visibilità, per alcuni mesi dell'anno, è tendenzialmente inferiore.

La tecnologia aiuta

Secondo **Angelo Sticchi Damiani**, presidente dell'**Aci**, *«La sicurezza stradale è frutto, soprattutto, della convivenza civile tra i diversi utenti della strada che si raggiunge soltanto se tutti rispettiamo le regole del Codice della strada, noi stessi e gli altri. Per quanto riguarda, in particolare, pedoni e ciclisti, un fondamentale elemento di sicurezza è rendersi il più possibile 'visibili', soprattutto nel buio e in condizioni di scarsa visuale, con accorgimenti che devono riguardare sia l'abbigliamento che le biciclette».*

Su quest'ultimo punto occorre menzionare gli ultimi dati resi noti da **EuroNCAP**, il progetto di valutazione degli standard di sicurezza di auto nuove, di cui è partner **Automobile Club Italia**.

Questi hanno promosso il 75% delle auto testate (in tutto 75) con il massimo punteggio possibile, ovvero cinque stelle. Per assegnarle contavano gli ADAS, i sistemi di assistenza alla guida, utili per prevenire gli incidenti.

Tra questi a fare la differenza è stato l'**AEB**, il sistema di frenata d'emergenza autonoma con rilevamento dei ciclisti che era di serie su circa l'80% delle auto nuove collaudate. Un aiuto in più, utile a salvare molte vite. In questo contesto mai così necessario.

Redazione MotorAge.it - Andrea Sicuro