

ABSTRACT:

## Strade: Percorsi di sopravvivenza per Motociclisti. E non solo.

Aldo Giove – Marco Guidarini (Associazione Motociclisti Inc...olumi)

<http://www.motociclisti-incolum.com/>

### Introduzione

Oltre 8 milioni di contribuenti, entusiasti della moto e dell'ambiente che la circonda, non possono esserlo altrettanto di strade ed infrastrutture costruite con standard di sicurezza degli anni '50, da amministrazioni che ignorano totalmente il concetto di *riserva di sicurezza*. Non è purtroppo solo una questione di scarso entusiasmo: troppo spesso tanti di questi contribuenti rimangono vittime di strade ed infrastrutture killer. In Italia ogni anno vi è un numero di vittime pari ad una guerra ma il peso sociale ed economico è ancora sottovalutato: migliaia, tra automobilisti e motociclisti, di cui una grossa frazione assolutamente evitabili con impegno e sforzi modesti. Va aggiunto inoltre che negli ultimi anni, a fronte di una generalizzata diminuzione della mortalità su strada, è in aumento la mortalità tra i soli motociclisti, che pagano il prezzo più alto in assoluto tra tutti gli utenti della strada, se si tiene conto dell'effettivo parco circolante e del numero di km realmente percorsi.

### Obiettivi

L'identificazione delle cause di lesione e di morte per i motociclisti è il primo passo per abbassare l'incidenza sociale ed economica di questo problema.

### Metodi

Il metodo da seguire è analogo a quanto già si fa in Medicina:

	<b>Medicina</b>	<b>Sicurezza stradale</b>
<b>Patogenesi</b>	Identificazione dell'inizio e dello sviluppo di una malattia	Identificazione dei fattori di rischio e cause dell'incidente
<b>Eziologia</b>	Cause di lesioni anatomiche: virus, batteri...	Cause di lesioni anatomiche: ostacoli fissi
<b>Terapia</b>	Antivirali, antibiotici	Diminuzione di ostacoli fissi, adozione di soluzioni di efficacia provata su base scientifica e pratica: un autodromo è il miglior osservatorio e laboratorio; il concetto di “riserva di sicurezza” per le strade è stato introdotto e collaudato con grande successo proprio a partire da questi “laboratori”, così come l'introduzione dei più comuni dispositivi di protezione, a cominciare dal casco. Le soluzioni ci sono, sono semplici ed economiche.

Nella pratica, però, questo metodo non è solo ignorato, ma paradossalmente, in nome della Sicurezza vengono disposti ai margini delle strade italiane:

**Guard-rail** che si comportano da:

- **ghigliottina:** i guard-rail senza protezione inferiore causano oltre 1.000 vittime all'anno solo tra i motociclisti. Eppure i guard-rail con protezione per motociclisti esistono e sono omologati; diversi altri Paesi Europei hanno da tempo avviato la loro adozione. E da noi?
- **ariete:** un alto numero di autoveicoli vengono sfondati dalla parte iniziale del guard-rail.
- **gabbia:** per mettere in sicurezza le strade nei paesi civili i guard-rail sono disposti nei dislivelli tra strada e campo di oltre tre metri. L'Italia, con il DL 2367 del 2004, obbliga le Amministrazioni a disporli già per dislivelli di mt 1,5. Ciò significa che i pericoli introdotti dall'installazione di tali "gabbie" superano di gran lunga la loro utilità: se un autoveicolo che viaggia a 60km/h si scontra frontalmente con un veicolo simile che viaggia in senso contrario a 60km/h ed invade la corsia (non potendo evitarlo per colpa del guard-rail) l'impatto è a 120 km/h provocando lesioni equivalenti ad un salto di 15 metri con bilancio doppiamente grave poiché vengono coinvolti due veicoli (potenzialmente 8-10 vittime). In questi casi, per un conducente avere la possibilità di evitare l'impatto semplicemente uscendo di strada permetterebbe di salvare molte vite. A costo zero, anzi addirittura risparmiando: basta non installare le barriere dove non sono strettamente necessarie, magari addolcendo i dislivelli con lavoro di ruspa.

**Segnali stradali:** una giungla di pali metallici che uccidono in caso di urto già a 40 km/h. E' così difficile ipotizzare l'installazione di segnali su pali collassabili? L'incolumità o addirittura la vita di una persona forse non vale un palo rotto?

**Lampioni in esterno curva:** killer per motociclisti, da 40 km/h, per automobilisti da 70 km/h. Ove possibile, andrebbero installati "a parete".

### **Risultati?**

Facciamo crescere la cultura della sicurezza. Non solo quella (sacrosanta) dell'educazione degli utenti, della cultura stradale, dei corsi a partire già dalle scuole elementari. Anche chi progetta, costruisce e mantiene le nostre infrastrutture deve iniziare a tener conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada, magari iniziando da coloro che attualmente pagano il tributo più alto in termini di vite stroncate o definitivamente compromesse: i motociclisti.

Se un automobilista o un motociclista si comporta in modo irresponsabile viene giustamente punito: multe, decurtazione di punti, imputazioni penali per chi causa danni su strada. Ma perché chi progetta e realizza le strade non è di fatto soggetto allo stesso regime? Perché non utilizzare gli autovelox per fotografare le innumerevoli situazioni di pericolo permanente provocate da scellerate pratiche di costruzione e manutenzione delle strade?

Dal 2003, l'Associazione Nazionale Motociclisti Inc...olumi (<http://www.motociclisti-incolum.com/>) si adopera attivamente con:

- Diffusione della cultura della sicurezza tra gli utenti (seminari, corsi di guida, ecc.).
- Denuncia di strade pericolose, "black spot" ed infrastrutture killer, cause di incidenti e di lesioni.
- Richieste presso la C.E. di adeguamento della normativa sulle infrastrutture.
- Corsi di guida su strada.
- Corsi di guida in autodromo.
- Sensibilizzazione delle istituzioni.
- Consulenza legale per chi abbia subito incidenti gravi per strade o infrastrutture mal tenute.
- Richiesta di una cultura della sicurezza nella progettazione e manutenzione infrastrutturale.
- Stesura di manuali e documentazione di riferimento per chi guida e soprattutto per chi progetta strade e le relative infrastrutture.