

IN MOTOCICLETTA

Sulle due ruote solo con dotazioni omologate Dal casco ai guanti, meglio non correre rischi

Dall'Associazione motociclisti incolumi le condizioni per viaggiare sicuri in città. Raccontate ai più giovani

Sicurezza in moto. Niente è mai abbastanza quando si circola sulle due ruote a motore. E bisogna prevenire ogni possibile rischio: dai guard rail "assassini", insidia numero uno per i motociclisti, alle buche sull'asfalto, alle auto che non rispettano le regole. In quest'ottica, la conoscenza degli strumenti che permettono di aumentare le condizioni di sicurezza durante il viaggio può fare la differenza. E il ventaglio delle possibilità è variegato: si può partire dall'importanza di indossare il casco con determinati criteri di omologazione fino alle tecnologie che offrono sistemi di protezione di ultima generazione. Se ne è parlato nel corso della conferenza "Come casco guidi?" che si è recentemente tenuta all'istituto aeronautico De Pinedo-Colonna di Roma, un incontro promosso da A.M.I., l'Associazione automobilisti incolumi che mette insieme le esperienze di vari professionisti, piloti, medici, ingegneri e legali impegnati a diffondere informazioni preziose per chi ama le due ruote a motore. Che vanno dalle buone pratiche di guida, alla prevenzione, dalla progettazione delle strade alla consapevolezza dei diritti degli utenti, con il preciso obiettivo di studiare, secondo un metodo scientifico, cause ed



effetti degli incidenti stradali.

In Italia, secondo i dati riportati sul sito dell'associazione (motociclisti-incolumi.com) il costo dei sinistri sarebbe di 34 miliardi di euro annui e dal 2000 a oggi, nonostante misure preventive (autovelox, limiti di velocità) e punitive (punti e ritiri patente fino all'omicidio stradale) la riduzione delle vittime della strada è deludente, -18% nel 2015 con un aumento di motociclisti del 32%. Certo, la sicurezza incomincia anche dalla scelta delle attrezzature di cui ci si intende dotare prima di montare in sella e il messaggio è destinato soprattutto ai più giovani. Per questo, biglietto d'ingresso per partecipare all'incontro ro-

mano organizzato da A.M.I. è stato il proprio casco, al quale gli esperti hanno dato un voto e che ha permesso ai ragazzi di capire che tipo di protezione stavano utilizzando. E oltre al casco, parascienza, visiere, tute e guanti, fino all'airbag per moto, realizzati con determinati criteri, garantiscono più sicurezza. Nel resto d'Europa sono avanti. In Francia, ad esempio, dallo scorso novembre, è obbligatorio indossare guanti omologati. Grazie a una legge approvata anche sulla base di dati che dimostrano come indossarli riduce del 95% la gravità delle ferite in caso di caduta. In Italia, forse, non ci resta che attendere ■ **MARIA TERESA CIRILLO**

eCooltra Scootersharing in Italia fa volare l'elettrico

A dare una spinta al mercato elettrico delle due ruote è stata eCooltra Scootersharing, multinazionale del settore che, partita a Roma lo scorso 27 aprile, ha immatricolato 241 scooter Govecs per la flotta del suo innovativo servizio di sharing a flusso libero. Quasi il 40% del totale dei veicoli a due ruote elettrici immatricolati quest'anno. Se in Italia, infatti, nel 2016 le immatricolazioni elettriche sono state 878, di cui 625 ciclomotori e 253 motocicli, nei primi cinque mesi del 2017 sono raddoppiate, toccando quota 620 rispetto alle 316 dello stesso periodo dello scorso anno (+96,2%). Il servizio eCooltra opera attraverso un'app per smartphone che, grazie a un sistema di geolocalizzazione, consente di utilizzare lo scooter per i minuti necessari. Il servizio è presente a Roma, Barcellona, Madrid e Lisbona. Con lo scooter elettrico eCooltra è possibile entrare nelle Ztl di Roma così come nel Tridente.

L'INTERVISTA

Strategie e soluzioni per montare in sella sicuri

Dati contrastanti, quelli del 2015 sugli incidenti in moto. Che apparentemente sembrerebbero in calo ma che, guardando nel dettaglio, raccontano una realtà diversa. L'abbiamo chiesto a Massimo Soldini, vicepresidente A.M.I., l'onlus impegnata nella diffusione di buone pratiche di sicurezza in moto. "In linea generale sono in calo - spiega - ma bisogna osservare i dati con più attenzione. Perché emerge che in realtà nelle grandi città il numero dei sinistri è addirittura in aumento così come, ed è più grave, è in aumento il numero di morti e feriti. Questo fa apparire molto-

fragili le strategie messe in campo dalle amministrazioni italiane. Imporre limiti di velocità bassi, in alcuni casi insostenibili (10 o 30 km/h) e investire in autovelox non salva la vita. La velocità è causa d'incidente ma a causare lesioni, spesso letali, è l'impatto contro gli ostacoli fissi. Il maggior numero d'incidenti e di morti, infatti, è rilevato dove la velocità più bassa che altrove".

Quali sono i veri nemici dei motociclisti?

Il dissesto stradale, gli ostacoli fissi (spesso pali di segnaletica mal posti) e la mancanza di cultura. Ci sono soluzioni ergonomiche

che in ambito sicurezza stradale ma le amministrazioni sembrano volerle ignorare e investono, ad esempio, su *guardrail* che anziché proteggere uccidono.

Come rendere le strade più sicure per chi va in moto?

Provvedere a una regolare manutenzione, all'installazione di segnali stradali solo quando necessario e di *guardrail* con protezioni salva-motociclisti. Quindi rivedere i criteri di progettazione, eliminare spigoli vivi da marciapiedi e spartitraffico, stendere asfalti drenanti, riparare le buche.

Le campagne informative che ef-



fetto reale hanno sui più giovani?

Ci si stupirà nel sentire che sono proprio i giovani ad essere favorevolmente colpiti, a mostrarsi più interessati in quanto utilizzatori di moto e scooter ogni giorno. È proprio su di loro che A.M.I. cerca di far leva con incontri nelle scuole, corsi di guida sicura su strada e in pista. Il nostro obiettivo è investire nel futuro di tutti ■ **M.T.C.**