

**LAST
BUT NOT LEAST**

GUARD-RAIL-GHIGLIOTTINA? “BARRIERE DI SICUREZZA”?

di Marco Guidarini
(Presidente Associazione Motociclisti Incolumi)

Durante l'ultimo Salone ho partecipato alla conferenza organizzata dall'ANCMA. Obiettivo? Capire se ci fossero nuove idee e nuove strategie, sia per prevenire gli incidenti, sia per dare notizie incoraggianti alle aziende italiane di moto e "aftermarket". Come AMI (Associazione Motociclisti Incolumi) siamo stati i primi in Europa a fare un crash-test con un manichino dotato di abbigliamento motociclistico. Era il 2003 e nessuno, nemmeno i "motard" francesi, i precursori e i più organizzati in Europa per la difesa di noi motociclisti, lo avevano mai fatto. Men che meno FEMA, ACEM, ANCMA, ANIA e via dicendo! Gli ingegneri del laboratorio LIER (i francesi, che non sono certo esterofili come gli italiani) fecero molti complimenti alla Fracasso (che aveva progettato il manichino) e ad AMI, cioè a noi, che avevamo perfezionato il test con casco (Nolan) e abbigliamento motociclistico. Nei vari test provammo sia tute di pelle sia indumenti tecnici, guanti e stivali, forniti da Spidi e Spyke, per riprodurre fedelmente quello che succede per strada. Così insegna il "metodo scientifico", dalla Medicina all'Aeronautica, ai crash-test delle auto. Per capire e far capire quello che avviene in caso di incidente di un motociclista contro un guard-rail o un segnale generico, dove incredibilmente il pericolo maggiore per un motociclista è proprio il palo!

Nel 2004 andammo a Bruxelles al congresso della FEMA per denunciare la vergogna dei guard-rail ghigliottina e dei segnali killer disposti incoscientemente dall'ANAS, ovunque e soprattutto in esterno curva, lungo la sacrosanta via di fuga! Guard-rail e segnali in Italia sono circa 20 volte di più che in Francia o in Spagna, quindi il motociclista italiano rischia 20 volte di più in seguito a una banale scivolata! Con il vicepresidente dell'AMI Davide Barin presentammo una relazione con foto che dimostravano le assurdità ergonomiche sulle strade: i presenti, arrivati da tutta Europa, rimasero molto colpiti dalle foto "eloquenti" che proiettammo. Anche se il mio inglese non è quello di Oxford tutti compresero il messaggio!

Nessuno critica, con determinazione come facciamo noi, le carenze politiche e istituzionali su preparazione e allenamento (la formazione dei giovani motociclisti), né sulle carenze in Ricerca, Innovazione, Sviluppo delle infrastrutture (che hanno uno standard di sicurezza di 50 anni fa!). Nessuna critica nemmeno per le strade: l'errore umano è sempre del motociclista. All'estero, dopo gravi incidenti indagano anche sulle responsabilità infrastrutturali, andando a valutare il grip del manto stradale, la regolarità del raggio di curva e altri parametri. Lo studio ACEM ripartisce gli errori tra uomo, macchina, ambiente, con valori molto vicini alla casistica aeronautica. Ma in aeronautica l'ambiente (l'atmosfera) è un'opera divina e va rispettata, ma non si può cambiare. Le strade (manto, incroci, svincoli, rotatorie) non mi sembrano proprio opere "divine". Com'è possibile che all'infrastruttura venga attribuita una responsabilità così bassa? La realtà è ben diversa: la diminuzione delle vittime (morti e feriti) che dal 2000 a oggi (dati ufficiali ISTAT) è indicata nel 30% (secondo studi attendibili non è più del 25%) è dovuta in massima parte alla diffusione di sistemi di sicurezza attiva e passiva delle autovetture delle ultime generazioni (ABS, ESP, airbag anteriori, laterali e posteriori). Sicuramente ha salvato più vite la rottamazione del T-RED, taroccato o meno che sia. Sono convinto che il tutor contribuisca alla sicurezza (ma non come sostenuto da Ministero delle Infrastrutture e Società Autostrade), ma se dipendessero da educazione e infrastrutture anche le vittime in moto diminuirebbero. Invece sono aumentate del 32%. Come lo spieghiamo?

AMI è nella commissione UNI per le proposte normative sulle nuove infrastrutture, tra cui le barriere per i motociclisti. Nel 2009 abbiamo chiesto di indicare chiaramente applicazioni, indicazioni e controindicazioni di guard-rail e segnali. Solo con l'aiuto di una "stampa seria" possiamo dire come stanno le cose: altrimenti i guard-rail-ghigliottina continueranno a chiamarsi "barriere di sicurezza".