

Il nodo irrisolto della **velocità**

Tutta Europa si muove in direzione della limitazione e del controllo delle velocità dei veicoli
C'è anche un buon consenso popolare per queste politiche
Resta però il problema di conciliare passione e sicurezza stradale

S

i chiamava David Holmes, aveva 38 anni ed era un grande appassionato di moto. È morto poco tempo fa, scontrandosi frontalmente con un'auto che ha attraversato la sua strada senza vederlo. Aveva una telecamera montata sul casco, e il video dell'incidente oggi è pubblicato su Internet, per volontà della famiglia.

A rilanciare il filmato, fra i tanti, anche un nostro conoscente, scooterista, con questo commento: *"quello che mi ha sconvolto di più, non è tanto il volo, quanto la normalità della situazione: lui guida bello tranquillo, è un po' veloce, l'auto non lo vede, svolta, bum!"*.

Holmes però non era semplicemente un po' veloce. In realtà viaggiava a circa 160 km/h su una strada extraurbana, dove il limite dovrebbe essere di 96 km/h. Purtroppo per lui è incappato nel più tipico degli incidenti dei motociclisti, un evento causato dalla cattiva valutazione della velocità della moto da parte del guidatore dell'auto. Colpisce soprattutto la sottovalutazione della componente velocità come concausa d'incidente e come aggravante da parte del nostro amico scooterista.

L'argomento oggi per molti versi è ancora un tabù. Ammettiamolo: la velocità è bella, inebriante e affascinante. Fa stare bene. Lo pensiamo tutti noi che abbiamo passione per il mezzo a motore.

Peccato che la comunità scientifica abbia messo da tempo sotto esame gli incidenti stradali, indicando proprio nella velocità una delle maggiori componenti di rischio. Tutti i dati convergono su un punto: riducendo le medie dei veicoli su strada, si riducono gli incidenti gravi e la mortalità.

Recentemente abbiamo ricevuto dall'ETSC (European Transport Safety Council, una organizzazione senza fine di lucro con sede a Bruxelles che si occupa di sicurezza stradale) un'ampia documentazione sullo stato dell'arte europeo in tema di controllo delle velocità. Vi abbiamo trovato molti spunti interessanti.

Iniziamo dalla Francia? I nostri cugini d'Oltralpe sono fra i paesi che hanno ottenuto i migliori risultati nella riduzione della mortalità stradale dal 2000 a oggi: -60%. Negli anni 2002-2005 sono stati il paese europeo che ha ottenuto la migliore performance in questo senso, con un -31% dei decessi. E la Sécurité Routière, l'organismo governativo che si occupa di sicurezza stradale, attribuisce la maggior parte di questo risultato, il -24% della riduzione, proprio alla diminuzione delle velocità su strada ottenuta con l'introduzione dei velox. Come dire che tutte le altre azioni di sicurezza stradale hanno portato "semplicemente" al restante -7%.

Del resto, non è da poco il taglio alle velocità medie dei guidatori francesi in quegli anni. Nel corso del 2003 i veicoli che superavano il limite di almeno 10 km/h si sono ridotti del 35%, con un'ulteriore riduzione del 19% nel 2005. Quelli che superavano il limite di oltre 30 km/h nello stesso periodo sono diminuiti dell'80%!

Qualcuno potrebbe obiettare che il collegamento stabilito dalla Sécurité Routière fra la riduzione di velocità e quella del numero dei morti sia una deduzione arbitraria. Allora andiamo nella confinante Germania, dove le cose non vanno per niente bene.

Della Germania spesso parlano gli amanti della velocità, citando con invidia i tratti autostradali senza limitazioni. Si reggano forte allora, perché in Germania il dibattito si è molto acceso, dopo che nel 2013 i morti in autostrada sono saliti del 10,6%. E c'è un dato ancora più inequivocabile: sui tratti senza limiti si muore il 25% in più che su quelli dove non si possono superare i 130.

Colpa del differenziale di velocità! Vale a dire della profonda differenza di velocità fra i differenti veicoli. Non lo diciamo noi, ma Walter Eichendorf, il presidente della DVR, il Consiglio Tedesco della Sicurezza Stradale. E continua, citando il risultato dei superiori controlli attuati negli ultimi anni: una riduzione delle velocità medie del 5% ha già portato a un calo del 10% degli incidenti con feriti e del 20% di quelli mortali.

Dunque il dibattito è aperto, e prima o poi anche in Germania cadrà il dogma delle autostrade senza limiti. Del resto, tutta l'Europa va in direzione della guerra ai velocisti. In Olanda, ad esempio, si sono introdotti tratti autostradali nei pressi delle città con limitazione a 100 km/h. Un innalzamento a 130 Km/h, dagli attuali 120 potrebbe arrivare invece sulle autopistas spagnole. Ma nella Penisola iberica per i tratti urbani si sta pensando a una forte riduzione, con l'introduzione di molte zone con limite a 30 e addirittura a 20 km/h.

Perché il tema è caldo anche in città. Forse ancora più sentito. A Portsmouth, in Inghilterra, l'introduzione

del limite a 20 miglia ha ridotto la mortalità del 22%. Mentre a Camden, periferia nord di Londra, la medesima misura ha ridotto gli incidenti del 54%. E gli inglesi sono favorevoli!

Un recente sondaggio portato avanti dall'associazione Brake e dalla compagnia assicurativa Allianz, ha testimoniato come il 78% degli intervistati vorrebbe che tale limitazione fosse la norma intorno a scuole, strade residenziali e zone urbanizzate in genere. Il 72% pensa che le strade cittadine debbano essere rese più sicure per pedoni e ciclisti, l'81% pensa che il traffico locale sia troppo veloce e il 79% crede che strade più sicure incoraggerebbero l'aumento di pedoni e ciclisti.

Così il Governo inglese sta pensando all'introduzione sperimentale di "cycle streets", strade dedicate alle bici, dove il limite massimo per gli altri veicoli sarebbe di 24 km/h, e dove vigerebbe un severo divieto di sorpasso dei ciclisti.

State pensando che anche questo sondaggio potrebbe essere artefatto? Dati analoghi di consenso per le zone 30 sono però stati rilevati in Svizzera dal BfU, l'Ufficio Prevenzione Infortuni: 68% di favorevoli su un totale di intervistati che solo al 38% vive nelle zone soggette al limite.

Ma chi sono i favorevoli? In primo luogo i residenti nelle Zone 30, che beneficiano di maggiore calma e sicurezza. Quindi le donne, gli over 60, le persone a più alto spessore culturale e quelli che non guidano o che lo fanno raramente.

Così dopo tanto inchiestro speso per perorare la causa del controllo della velocità, siamo tornati a bomba al vero e più grande problema. Il fatto che i più sensibili su questo tema sono quelli che guidano poco e in condizioni poco rischiose.

Gli altri, i guidatori abituali e gli appassionati, tendono ancora a essere leggeri nella valutazione del rischio connesso alla velocità. E rispunta il conflitto fra passione e razionalità.

È sostenibile un sistema di mobilità che metta del tutto da parte la componente emozionale del veicolo legata alle prestazioni? O dovremo rassegnarci a questa dicotomia e all'ipocrisia con la quale tutti noi guardiamo con gli occhi che luccicano a veicoli che già con la prima marcia sono in grado di superare i 130 km/h?

Il dibattito è aperto. ■

***Giornalista della rivista Dueruote**