



# Quella ricerca dimenticata sulla sicurezza stradale

**Le università italiane sfornano molti studi interessanti in tema di mobilità e sicurezza. Ma la sensazione è che trovino sbocchi solo all'estero, perché politici e amministratori italiani sono poco attenti a questo aspetto**

**S**

i chiama E-Sum ed è uno studio condotto qualche anno fa da quattro città europee: Roma, Parigi, Londra e Barcellona. Per l'Italia il riferimento fu l'ATAC, l'azienda che gestisce i trasporti pubblici locali nella Capitale, con la quale collaborò anche la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze.

L'E-Sum servì a individuare le principali best practices (buone pratiche) in termini di mobilità e sicurezza applicate alle due ruote. In particolare, dopo la sperimentazione a Londra, emerse l'opportunità di aprire le corsie dei mezzi pubblici a moto e scooter.

Eppure, poco tempo dopo, la città di Roma fece una propria sperimentazione su due tratti brevissimi di corsie preferenziali, quindi chiuse definitivamente le corsie dei bus ai mezzi a due ruote. Evidentemente gli amministratori capitolini non avevano letto lo studio al quale essi stessi avevano partecipato.

Ecco, questa è la sintesi più dolorosa di quanto gli studi scientifici siano poco tenuti in considerazione dai nostri amministratori e politici.

Nel tempo, studiando i provvedimenti legislativi e quelli amministrativi in tema di mobilità e sicurezza, spesso abbiamo trovato norme che cozzavano contro studi noti nell'ambiente delle due ruote. Come la città di Roma -ancora lei- che ha bloccato la circolazione delle moto Euro1 4T nell'ambito dell'anello ferroviario per combattere le polveri

sottili. Peccato che quella motorizzazione, di polveri sottili ne emetta pochissime.

“In Italia politici e amministratori considerano poco il lavoro di noi accademici - dice il Prof. Marco Pierini, responsabile del Dipartimento di Meccanica e Tecnologie Industriali dell'Università di Firenze - . Peccato, in altri paesi siamo considerati. Londra ad esempio ha usato un nostro studio sull'apertura delle corsie dei mezzi pubblici alle moto, ce l'hanno chiesto loro. E abbiamo rapporti regolari anche con Parigi, o con città norvegesi. Abbiamo pronto uno studio sulla riduzione dei limiti di velocità in ambito urbano, speriamo lo considerino”.

## Qual è il motivo, secondo lei?

“credo sia un fatto di formazione. E il problema è tanto più forte con gli amministratori locali, mentre c'è una forte attenzione da parte di una grande azienda come Autostrade per l'Italia”.

## All'estero è diverso?

“Un nostro ricercatore è in Australia da due anni. Lì, qualunque intervento sulle infrastrutture stradali è preceduto da uno studio, da una ricerca. Non si fa una rotonda senza prima condurre le opportune ricerche”.

Curiosi di capire come stanno le cose, abbiamo valicato i confini, per interpellare due amici che vivono a Bruxelles: Antonio Perlot, segretario generale dell'ACEM, l'Associazione



dei Costruttori Europei di Motocicli, e Aline Delaye, segretario generale uscente della FEMA, la Federazione Europea delle Associazioni Motociclistiche. Entrambi si preoccupano di tenere i rapporti con il mondo politico comunitario; ad entrambi è a cuore la sicurezza stradale.

Perlot fa subito riferimento al MAIDS, Motorcycle Accidents In Depth Study ( [HYPERLINK "http://www.maids-study.eu/"](http://www.maids-study.eu/) ), uno studio condotto fra il '98 e il 2004 dai costruttori di moto e cofinanziato dalla Commissione Europea. Furono analizzati 921 incidenti gravi in 5 paesi europei, considerando oltre 2000 variabili per ogni evento.

“Quello studio - dice Perlot -, ormai un po' datato, è stato molto utilizzato e ancora adesso è la base di dialogo sulle problematiche dei motociclisti”. Anche se nell'ambiente degli utenti, questo aspetto è poco conosciuto. Insomma, per i costruttori di moto il problema della disattenzione dei politici nei confronti degli studi non è così sentito. Anche se lui stesso dice che la parte relativa alla comunicazione esterna fatta riguardo i diversi studi è spesso il punto dolente. Perché a studio terminato, l'eventuale seguito dipende dalla volontà di continuare a disseminarne e sfruttarne i risultati.

Della stessa idea Aline Delaye, secondo la quale serve sempre una figura che sintetizzi e traduca gli studi presentandoli al mondo politico.



La sua esperienza è diretta, essendo la responsabile del Riderscan, una ricerca proposta dalla FEMA e finanziata al 50% dalla Commissione Europea. In due anni e mezzo, il Riderscan ha raccolto le opinioni e i suggerimenti dei motociclisti di tutta Europa, su temi fondamentali per la sicurezza stradale.

“Con la FEMA abbiamo proposto il Riderscan -racconta la Delaye- perché ci siamo resi conto che per suffragare le proposte politiche servivano dei dati di fatto, delle ricerche. Ricordo la discussione anni fa per decidere se rendere obbligatorio l'uso diurno delle luci: ci si trovava al tavolo con alcuni che si limitavano a dire non ci sta bene. Per questo ritengo che gli studi scientifici debbano essere parte integrante del dibattito politico”.

### Quindi c'è attenzione?

“Assolutamente sì. Abbiamo solo i primi risultati del Riderscan, ma siamo già stati ascoltati dalla Commissione Europea, e gli europarlamentari si sono dimostrati molto interessati”.

### Dove si potrebbe lavorare ancora?

“Manca un'agenda strategica e ancora ci troviamo a discutere di cose sulle quali non abbiamo dati. Poi ora c'è tutto il campo degli ITS (Intelligent Transport Systems), gli ausili elettronici per la guida e la sicurezza di marcia dei motocicli. Sono già realtà, li troviamo su molti motocicli di serie, ma chi legifera non ha la minima idea di quale sia l'impatto degli ITS sulla guida della moto”.

“Non mi riferisco solo agli ITS applicati alle due ruote. Recentemente abbiamo visto debuttare sulle auto i sistemi di frenata automatica, ma nessuno ha verificato e stabilito delle norme su come tale sistema debba comportarsi quando una moto passa fra le file delle macchine. Un comportamento consentito dal Codice della Strada sia in Belgio che in Olanda. E a breve anche in Francia”.

**\*Giornalista specializzato sul tema della sicurezza stradale e presidente dell'Associazione GuidaSicuraMoto**