



# I motociclisti parlano di sicurezza

**Prendiamo spunto dall'audizione in Senato della Federazione Motociclistica Italiana sul Codice della Strada, per disegnare un quadro delle esigenze in termini di sicurezza della mobilità per i mezzi a due ruote**

**L**

a FMI è stata ufficialmente ascoltata dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato, che sta lavorando sul Disegno di Legge di modifica del Codice della Strada (AS1638).

È sicuramente un fatto importante, che qualcuno in rappresentanza degli utenti del mezzo a due ruote sia tornato a essere ascoltato dal mondo politico. Anche perché questo qualcuno ha rappresentato le esigenze dei motociclisti in termini di sicurezza.

L'agenda degli argomenti trattati dalla Federmoto nella sua audizione è stata ricca. A cominciare dall'abituale tema delle barriere.

## **La questione guard-rail**

La FMI ha aperto il suo intervento con la richiesta di maggiore attenzione per la manutenzione delle strade; in particolare per le barriere di sicurezza e i guard-rail, per i quali i motociclisti si continua a reclamare l'applicazione della terza fascia in basso.

Sicuramente un problema reale questo, ma, come abbiamo scritto in passato, anche un simulacro per chi si muove su due ruote. Perché a leggere le statistiche, i veri problemi, quelli che fanno più vittime, sembrano essere altri. Ciò non toglie che sarebbe un'ottima notizia se davvero arrivassero i guard rail salvamotociclisti. Perché, comunque, basterebbe poco per ridurre ancora di un po' morti e feriti gravi fra gli utilizzatori delle due ruote.

A riguardo giova ricordare che se non vediamo che pochissimi guard rail con fascia salvamotociclisti in basso, non è per un problema normativo: il Ministero dei Trasporti ne ha liberalizzato l'applicazione da anni.

Non troviamo di queste barriere montate per un fatto economico: le amministrazioni non hanno fondi per sostituire o ammodernare le infrastrutture esistenti.

In seconda battuta c'è anche un'evidenza di scarsa sensibilità da parte di chi gestisce le strade. Insomma, i pochi soldi

che ci sono, magari sono anche spesi male. Ma questo è un altro discorso, che andrebbe analizzato caso per caso. Di certo, amministratori e tecnici che si occupano della progettazione e manutenzione delle strade, spesso sono poco attenti alle esigenze dei motociclisti.

Esistono, ad esempio, diversi manuali ben fatti per indicare le migliori prassi da seguire in termini di progettazione delle strade, per evitare la creazione dei cosiddetti punti neri e per farle più amichevoli nei confronti delle due ruote. Manuali messi a punto da prestigiose università. Secondo voi sono letti e applicati? Secondo noi... no.

### **In cerca di fondi per l'educazione alla sicurezza**

In Senato la Federmoto ha sollevato ancora l'annosa questione dei proventi delle sanzioni amministrative. La FMI ha ribadito come, almeno in parte, questi dovranno essere destinati all'educazione alla sicurezza; secondo quanto già previsto da una legge abbondantemente disattesa.

Ecco finalmente il tema dei temi! **La vera sicurezza parte da noi che guidiamo**, dai nostri comportamenti, dalla capacità di riconoscere in anticipo le situazioni di pericolo e di comportarci di conseguenza.

La sicurezza nasce da una cultura specifica, che va instillata nelle nostre teste; da un'informazione sulle tipologie tipiche d'incidente, dalla sensibilizzazione a riguardo. Ottimi i corsi di guida sicura avanzata. Perché troppo spesso vediamo utenti del mezzo a due ruote rischiare senza accorgersene!

Succede soprattutto a chi non ha una cultura motociclistica sedimentata. Succede ai motociclisti di ritorno, a quelli che sono passati allo scooter per praticità. Sono loro che superano le file in velocità, senza sapere che in questa loro scelta si nascondono pericoli enormi. Sono loro che sottovalutano l'importanza di pneumatici, freni e luci. Gli stessi che non riconoscono la gran parte delle situazioni di pericolo.

È a questa enorme moltitudine di persone che bisognerebbe riuscire a

parlare con i messaggi giusti. Per bucare il muro dell'incomunicabilità, costruito da messaggi errati (si fanno male quelli che vanno forte) indirizzati a target altrettanto sbagliati (i motociclisti esperti, quelli che già sanno e che hanno pochi incidenti).

### **Confronto e dialogo cercansi**

A chi va in moto tornerebbe utile sapere da chi sta sulla strada - le forze di Polizia - che tipo di sinistri vede, o no? Idem, sapere cosa arriva in ospedale e perché. Sbagliamo?

Chi scrive ha un amico che fino a qualche mese fa era uno dei medici imbarcati sull'elicottero del 118 della provincia di Milano. Motociclista lui stesso. I suoi punti di vista sono tornati molto utili per capire tante cose. Compreso il fatto che... pure i migliori sbagliano.

Allora ci piacerebbe che in Italia ci fosse più dialogo fra le parti, piuttosto che singole e autonome enunciazioni di principi o denunce di cose che non vanno. Ci piacerebbe che da questo confronto delle parti potesse scaturire una reciproca maggiore informazione e cultura specifica.

Riportiamo il tema del dialogo al centro del dibattito!

### **Sapete cosa sono gli ITS?**

In gergo si chiamano ITS. Sono gli Intelligent Transport Systems. L'elettronica applicata ai veicoli per aumentare la sicurezza, il confort di viaggio; ma anche le potenzialità prestazionali.

Sulle auto sapete che sono già realtà le auto capaci di viaggiare senza pilota, di rilevare i sintomi di sonnolenza o, ad esempio, il salto di corsia per distrazione. Sono realtà anche i sistemi di frenata d'emergenza automatica.

Computer e robot sono fra noi più di quanto ce ne rendiamo conto. E la loro invadenza se non ben controllata, può essere anche pericolosa. Un esempio? La Google Car senza pilota, sembra che in fase di sperimentazione stia facendo più incidenti di un'auto con pilota umano. Perché applica alla lettera le norme e non riesce a interpretare le "fantasiosità alla guida" delle auto

circostanti, condotte da persone in carne ed ossa.

Per i mezzi a due ruote siamo all'anno zero. Se ne parla, a livello europeo si sta già ragionando su quali potrebbero essere le dotazioni possibili, ma sono stati fatti pochissimi test. E nulla si sa sulla ricaduta possibile di queste applicazioni.

Gli unici che hanno fatto uno studio, ora disponibile nelle sue conclusioni, sono quelli della FEMA, la Federazione Europea delle Associazioni Motociclistiche, che hanno fatto un sondaggio sui motociclisti di tutta Europa per capire il loro approccio con gli ITS, il Riderscan.

Le moto oggi hanno l'ABS, recentemente implementato per funzionare anche in curva. In molti casi hanno il traction control e le sospensioni a controllo elettronico. Ma sono in arrivo dotazioni ben più invasive.

La più importante è il dialogo fra veicoli e fra veicoli e infrastrutture. Tre dei più grandi costruttori mondiali, BMW, Honda e Yamaha, hanno recentemente annunciato la costituzione di un consorzio, proprio per studiare l'applicazione motociclistica dei sistemi di dialogo V2V. E hanno invitato gli altri costruttori a partecipare.

All'orizzonte poi, ci sono tantissimi altri sistemi. Dai semplici sistemi di allarme, che avvertono quando si superano i limiti di velocità, si cambia corsia o si marcia troppo vicini al veicolo che precede, ai sistemi di frenata d'emergenza automatici. E le visualizzazioni olografiche della strumentazione, gli ausili per la visibilità notturna o i fari adattativi.

Un universo sconosciuto, sul quale chi si muove lo sta facendo alla cieca. E del quale torneremo a parlare a breve; perché è arrivato il momento di capire cosa ci riserva il futuro. ■

**\*Presidente dell'Associazione senza fine di lucro GuidaSicuraMoto e giornalista esperto di assicurazioni**