



Spagna: aumentano incidenti e vittime tra i motociclisti? Si corre ai ripari: casco integrale/modulare obbligatorio, guanti omologati e corsi di formazione e recupero punti presso centri specializzati

Il modello virtuoso? La Francia

La puntuale analisi della sinistrosità italiana che ASAPS effettua ogni giorno, in tempo reale, ci restituisce uno spaccato oggettivamente poco edificante della sicurezza sulle nostre strade. La categoria che se la passa peggio è quella dei motociclisti, ma mentre nello Stivale si cerca di mediare su tutto, perdendo tempo, credibilità e vite, all'estero si fa sul serio. In Spagna, ad esempio, la DGT – Direzione Generale del Traffico, agenzia interministeriale che detta la strategia al governo – ha analizzato i dati del 2023 (noi abbiamo avuto i dati Istat del 2022 nel luglio 2023 e sono ancora in fase di definizione finale. E quelli del 2023 li avremo a luglio 2024) e proprio in tema di centauri ha predisposto una rivoluzione epocale: guanti omologati (già previsti in Francia dal 20 novembre 2016), caschi integrali/modulari indispensabili per tutti e corsi di formazione e recupero punti obbligatori.

Ma andiamo con ordine: l'Italia, nel 2022, ha registrato 3.159 morti (+9,9%), 223.475 feriti (+9,2%) e 165.889 incidenti stradali (+9,2%).

Se è vero che il maggior incremento tra le varie tipologie di conducente/occupante viene registrato da coloro che sono rimasti coinvolti in sinistri a bordo di auto, 1.375 decessi (+15,4%) il dato che impressiona di più noi esperti è quello dei motociclisti, il cui bilancio finale arriva a 781 vittime (+12,4%) alle quali vanno aggiunti i 70 morti tra i ciclomotoristi (+4,5%).

Ora: siccome secondo quanto risulta al Pubblico Registro Automobilistico la differenza è disarman-

te (7.302.597 motocicli circolanti nel 2022 contro 40.213.061 autovetture) è evidente che la categoria dei bikers paga un prezzo estremamente alto, tanto più se si considera che i picchi di letalità coincidono con i fine settimana della bella stagione e soprattutto non più, come attestano gli osservatori ASAPS, solo nel reticolo urbano, quindi in un periodo temporale molto limitato. L'emergenza d'urto, insomma, è divenuta un fenomeno molto più complesso rispetto a qualche anno fa ed un recente studio francese rivela che il rischio per un motociclista di perdere la vita sulla strada – a parità di chilometri percorsi – è 24 volte più alto rispetto a quello di un automobilista.

Anche nel resto dei Paesi UE la situazione non è idilliaca: in Spagna, ad esempio, la letalità motociclistica è aumentata del 10% rispetto al 2022, con 463 vittime: *“il dato più alto – dicono alla DGT – dal 2014”*.

Ciò, nonostante la forte presenza di pattuglie, un sistema di radar molto efficiente e una flotta aerea di elicotteri dedicati proprio al contrasto della trasgressione nei *“puntos negros”*, ma soprattutto, nonostante una strategia di coordinamento esemplare ed alla non poco rilevante circostanza che in Spagna tutte le polizie (dello stato, delle regioni e delle municipalità) godono dello stesso rango e di una medesima formazione di base; poco importa, infatti, se la Agrupación de Tráfico della Guardia Civil (il corrispondente della Polizia Stradale in Italia) è il riferimento per il Traffic Law Enforcement iberico: in Spagna la regia è della DGT, che conosce i dati in tempo reale e li elabora immediatamente. Di conseguenza, ad ogni variazione statistica si individuano le criticità e si approntano le strategie, con buona pace di chi si arrabbia, senza curarsi troppo degli umori dell'elettorato e con un'armata di poliziotti subito in azione.

Detto questo, ecco le novità: chi vorrà salire in sella dovrà farlo, probabilmente già nel 2024, indossando guanti omologati e mettendo in testa un casco integrale o modulare, dovrà sostenere corsi di guida sicura per accedere alle cilindrate maggiori e dovrà frequentare corsi specifici per motociclisti in caso di perdita di punti dalla patente.

I guanti: gli studi effettuati in Francia dal CNSR (Conseil National de la Sécurité Routière) dopo l'entrata in vigore dell'obbligo dei guanti, rivelano che il rischio di lesioni gravi (dermoabrasione e fratture) si riduce del 68% e, attenzione, l'utilizzo di protezioni adeguate in tutto il corpo in scenari dai 30 ai 50 orari è praticamente garanzia di sopravvivenza, oltre che di limitazione delle lesioni, con diminuzioni del 40% del rischio di fratture alla caviglia per chi, ad esempio, indossa stivali motociclistici. In Francia la legge prevede la possibilità di utilizzare, in contesti urbani, guanti omologati più leggeri, ma il mancato uso prevede una multa di 68 euro e la decurtazione di un punto dalla patente.

Il casco: anche in Francia si parla da almeno dieci anni di rendere obbligatorio l'uso del casco integrale o modulare (ovviamente quest'ultimo dovrebbe essere chiuso durante la marcia). Gli studi transalpini del CNSR rivelano un altro spaccato inquietante: il 27% delle vittime tra i ciclomotoristi e il 30% di quelle tra i motociclisti, avevano il casco allacciato male o di taglia errata, circostanze queste che hanno provocato l'espulsione della protezione con effetti letali. Gli esperti di tutto il mondo sono concordi nell'affermare che i caschi jet non siano del tutto idonei a proteggere la testa e del resto non bisogna essere scienziati per capire che un casco integrale possa garantire minori rischi di lesioni a mento, mascella inferiore e viso.

I corsi di formazione: la DGT ne vuole di due tipi, uno per accrescere ed uniformare le abilità dei neofiti, quelli cioè che si avvicinano alla conduzione di moto di cilindrata superiore a 125cc, simili a quelli in fase di sperimentazione in Francia e Germania, ed uno con profilo specifico da far frequentare a chi abbia perso punti della patente a seguito di violazioni commesse in sella.

La proposta iberica ha dunque finalità preventive, di risoluzione cioè delle cause di lesione e/o morte, oltre che di maggiore responsabilizzazione dei centauro.

Come sempre accade, i forum di discussione sono divisi tra chi ritiene l'iniziativa legislativa l'ennesima vessazione per il mondo delle due ruote e tra chi, al contrario, pensa che si tratti di una proposta costruttiva. In Francia, ad esempio, è imminente l'entrata in vigore dell'obbligo di revisione periodica per i motoveicoli (motocicli e ciclomotori), in ottica chiaramente migliorativa della sicurezza stradale, ma infiammando l'animo dei *motards en colère*, che pensano alla novità come ad un'ennesima angheria.

Nel frattempo, in Spagna, la DGT tira dritto e le commissioni sono al lavoro per la variazione dei regi decreti e per la predisposizione della nuova segnaletica. E noi? Noi siamo fermi al casco, nonostante il nostro Paese sia leader nella progettazione e produzione di airbag per centauro, di caschi, guanti, scarpe, parasci, abbigliamento tecnico e, se non ci sbagliamo, siano anche il Paese in cui si producono moto tra le migliori al mondo e in cui si sfornano campioni del motorsport. Ma in quanto a sicurezza, siamo retrocessi da tempo. (ASAPS) ■

***Ispettore della Polizia di Stato,
Responsabile comunicazione di ASAPS**