



Perché continuare a parlare di etica nella guida su strada?

U

na riflessione sulla comunicazione, da parte di un giornalista specializzato, che scrive di sicurezza stradale, ma che è anche un motociclista attivo. La difficoltà di mediare, ma anche la speranza di dare un piccolo contributo a tenere vivo un dibattito costruttivo (per tutti noi)

Mi hanno mandato a quel paese! Inizio con ironia, raccontando di aver inserito il mio nome su Google per cercare un vecchio articolo. Invece mi è uscito un forum motociclistico, sul quale qualcuno aveva aperto una discussione riprendendo un altro mio articolo, pubblicato un anno fa sul sito dell'Asaps.

Si parlava di mercato della moto, di tendenze e di nuovi motociclisti. Chi aveva segnalato l'articolo esprimeva un giudizio positivo a riguardo. La maggior parte degli interventi che seguivano però, erano contro di me. La cosa mi è apparsa

incomprensibile, perché non avevo attaccato nessuno; mi ero limitato a dire che c'era una strana dicotomia nella politica delle case, che da un lato propongono moto dalle prestazioni altissime che si vendono poco, e dall'altra fanno fatturato con moto più votate all'uso quotidiano. Andiamo oltre.

Pochi giorni fa ho pubblicato un articolo sul tema del rumore delle moto. Ho raccontato di un interessante studio condotto dall'associazione di motociclisti rumeni MotoADN. In collaborazione con il Politecnico di Bucarest, i rumeni hanno condotto una sperimentazione su quanto nelle automobili sia udibile il rumore di una moto che sopraggiunge.

Per realizzare il test, sono stati usati un'auto Volkswagen e 6 moto di tipologia differente; e con impianti di scarico dalla diversa rumorosità. Per misurare il rumore, all'interno dell'auto, che era ferma con il motore a 2500-3000 giri/min e con l'impianto musicale a un volume tale da poter agevolmente dialogare con il passeggero, sono stati usati dei fonometri professionali. Altri fonometri erano piazzati davanti e dietro alle moto, che con il motore in folle mandavano il contagiri a 6000 giri/min.

Cosa si è scoperto? Intanto che fra il davanti e il dietro della moto si può arrivare ad avere 7 decibel di differenza; con il rumore maggiore che si sente ovviamente dietro la moto. Quando, insomma, questa è già passata.





Il risultato più inaspettato è stato che all'interno dell'auto anche la moto più rumorosa (110 dB/A) si sente a malapena quando è a 10 metri dall'auto. E la si sente a una gamma di frequenze (fra i 200 e i 400 Hz) alla quale il nostro orecchio non riesce a individuare la direzione di provenienza di un suono. Le altre moto non si sentono proprio, neanche quando sono a fianco dell'auto.

Dunque pensare di fare rumore per essere notati dagli altri e garantirsi maggiore sicurezza è una sonora st...upidata! Oltre tutto si viola la legge, esponendosi a conseguenze pesanti, e si dà fastidio a tutto il mondo.

Il rumore dei motociclisti è un problema. Lo è per chi è costretto ad ascoltarci. Lo è per noi stessi motociclisti, che vediamo alcune strade chiuse o limitate nella velocità unicamente per le moto, anche per ridurre l'impatto del rumore. Ed è un problema per tutta la categoria, perché chi ci rappresenta nelle sedi istituzionali spesso deve fronteggiare un'ostilità motivata dalla convinzione che tutti i motociclisti siano rumorosi. In realtà i disturbatori sono una minoranza. Ma si sentono tanto, e danno fastidio a tutti.

E torniamo all'apertura di questo articolo. Come sempre ho "spammato" su vari gruppi il mio pezzo e... di nuovo, mi hanno mandato a quel paese!

In molti hanno bollato il mio pezzo come una cavolata, ribadendo di essere sicuri che il rumore salvi la vita, come recita lo slogan "loud pipes save lifes" (le marmitte rumorose salvano vite). Poi c'è stato qualcuno che ha scritto che sono i soliti articoli scritti da chi non va in moto e odia le moto.

Ecco, questa non me l'aspettavo. Io che vivo di moto da sempre e che fatico a usare il mezzo a quattro ruote.

Poi ho scritto un secondo articolo. Questa volta si è parlato della Suzuki Hayabusa. Una moto che a oltre 20 anni dall'uscita del primo modello, è stata aggiornata dalla casa madre. Si tratta di una moto raffina-

tissima, una delle poche a essere nel club dei 300 km/h, con i suoi 190 cavalli. Premetto che per 14 anni ho avuto una moto analoga. Quindi, il fascino di questa tipologia di mezzi dai motori superprestazionali non mi è estraneo; tutt'altro.

Però nel mio articolo ho scritto che forse oggi questa moto è un po' anacronistica. Perché è un missile molto votato all'autostrada; e non certo per andarci a 130. Un po' come tante supercar.

Questa volta mi hanno scritto che sicuramente non ho mai guidato una moto come quella e che non ne sarei in grado. E dire che avevo anche scritto che mi piacerebbe poterla usare un po', perché personalmente volevo solo introdurre un ragionamento su dove stiamo andando noi motociclisti e come possiamo evolverci, ma certo che prima di tutto sono un appassionato.

Vi state chiedendo il perché di questo articolo? L'obiettivo era schiudere una porta sul variegato mondo dei motociclisti. Che non sono tutti uguali. Magari ve lo aspettavate, ma al di là delle censure che si è beccato il sottoscritto, sui social si sono aperti dei confronti accesi, con altri motociclisti che hanno attaccato chi fa rumore. Come ne sono usciti altri ancora che hanno sostenuto la tesi che il messaggio delle superprestazioni va gestito con attenzione. Insomma, forse gli articoli e le discussioni citate sui social hanno avviato una discussione utile.

Ecco perché siamo ancora qui a parlare di rumore delle moto, di sicurezza stradale, di superprestazioni ed etica. Qualunque legge per essere rispettata deve essere compresa e condivisa dai cittadini.

E chissà che anche questo articolo del Centauro non venga ripreso nuovamente su quel Forum per aprire una nuova discussione, che magari coinvolga pure gli amici dell'Asaps? Avremmo raggiunto un obiettivo importante per un semplice articolo. Voi cosa ne dite?

Fondatore del portale *Motoskills.it