

## Associazioni

Giovanni Bemuzzi

# Sicurezza un impegno comune, una responsabilità condivisa



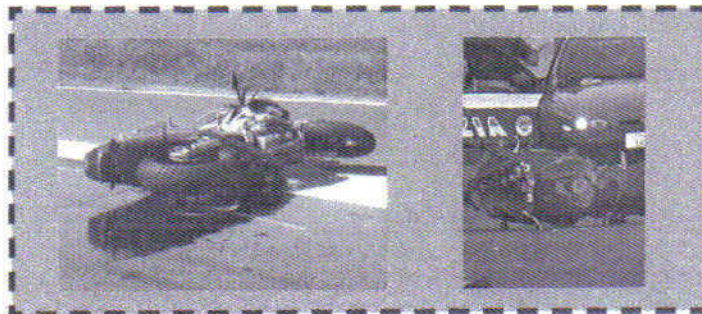
*Dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali: è questo l'obiettivo posto dalla Comunità Europea, che coinvolge attivamente case produttrici, istituzioni e utenti.*

**M**aggiore sicurezza stradale, mobilità sostenibile e atmosfera più pulita sono obiettivi prioritari nell'impegno della Comunità Europea per migliorare la qualità della vita e dell'ambiente. In Italia come in tutta Europa, i veicoli a motore a 2 ruote (Powered Two Wheels - PTW) svolgono un ruolo fondamentale e sempre crescente nel sistema della mobilità. Purtroppo però i motociclisti sono tra i più vulnerabili utenti della strada, classificati dall'Unione Europea come utenti "deboli" insieme a ciclisti e pedoni. Per quanto riguarda specificamente il nostro paese, nel 2005 hanno perso la vita sulle strade italiane 5.426 persone, secondo gli ultimi dati ISTAT, tra conducenti, passeggeri e pedoni investiti. Le vittime riconducibili ad incidenti sulle due ruote a motore sono complessivamente 1.481, pari al 27% del totale, una percentuale ben superiore a quella delle due ruote sull'intero parco circolante. «La Commissione Europea ha posto come obiettivo per gli stati membri - ricorda Claudio De Viti, Responsabile Moto di Confindustria ANCMA (Associazione

Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) - di dimezzare del 50% entro il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali. L'industria delle due ruote (rappresentata a livello europeo dall'ACEM, Associazione Costruttori Europei Motocicli, fondata nel 1994 e di cui fa parte anche ANCMA) si sta fortemente impegnando e continuerà a impegnarsi anche nei prossimi anni per migliorare la sicurezza dei veicoli, per promuovere la formazione dei conducenti, per sollecitare il miglioramento delle infrastrutture e per aumentare la consapevolezza tra gli utenti delle due ruote». Mentre per le auto il trend mostra una costante diminuzione delle vittime, il

dato italiano per le 2 ruote è positivo nel complesso (- 5% nel 2005 rispetto al 2004) ma con un andamento diverso tra moto e ciclomotori. «Per questi ultimi - interviene Michele Moretti, Coordinatore Sicurezza di Confindustria ANCMA - il dato è molto incoraggiante (-20 % ) tanto più se si considera che il 50% dei conducenti di 'cinquantini' ha meno di 26 anni (fonte DOXA). Appare evidente la correlazione tra la diminuzione delle vittime e l'effetto 'Patentino', obbligatorio a partire dal luglio del 2004. Qualche preoccupazione desta invece il segmento moto, con un leggero aumento rispetto al 2004 sia dell'incidentalità che della mortalità».

**■** Claudio De Viti, Responsabile Moto di Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori).



## Il casco: 10 regole da tenere... in testa

I risultati della ricerca MAIDS sull'incidentalità a 2 ruote confermano l'efficacia del casco nel ridurre la gravità delle lesioni alla testa e l'importanza di un suo corretto utilizzo: nel 9,1% dei casi infatti il casco è volato via nella dinamica dell'incidente, spesso perché allacciato male. Proprio per questo l'ACEM ha promosso il progetto Wear&Lock, sviluppato in Italia da Confindustria ANCMA, per sensibilizzare gli utenti sul corretto uso del casco. «Nel nostro paese l'uso del casco - spiega Michele Moretti, Coordinatore Sicurezza di Confindustria ANCMA - è notevolmente aumentato da quando è obbligatorio per legge, ma esistono ancora ampie zone d'ombra. Mentre nel Nord il suo impiego è quasi del 100%, al Sud, soprattutto al di fuori dei centri urbani, è intorno al 60-65%. Sono quindi molto importanti progetti come quello promosso dall'ACEM, attualmente in fase pilota in Olanda, Spagna e Italia, dove abbiamo scelto la Sicilia come area testa. In tale ottica di sensibilizzazione, Confindustria ANCMA - Gruppo Italiano Costruttori Caschi ha realizzato un decalogo promosso con lo slogan "Usa la testa. Usa il casco".

1. **Indossalo sempre**
2. **Tienilo allacciato**
3. **Scegli solo caschi omologati**
4. **Non indossare caschi DGM (la cosiddetta "scodella")**
5. **Sceglilo di misura giusta**
6. **Indossalo correttamente**
7. **Fallo indossare anche al passeggero**
8. **Sostituiscilo in caso di urto**
9. **Conservalo correttamente**
10. **Sostituiscilo periodicamente**

## Natura e cause degli incidenti sulle due ruote

Punto di partenza per poter mettere in atto gli interventi più opportuni è migliorare la conoscenza del fenomeno dell'incidentalità. A tal fine l'ACEM promuove la realizzazione e la diffusione di studi e ricerche, come la ricerca MAIDS sull'incidentalità delle 2 ruote, che rappresenta il più esteso e approfondito studio sul tema disponibile in Europa, e la recente pubblicazione delle Linee Guida sulla costruzione di strade con caratteristiche di sicurezza per i motociclisti. Nella ricerca MAIDS sono stati esaminati 921 casi e codificate circa 2.000 variabili per incidente. «I dati - commenta Michele Moretti - evidenziano che circa il 60% degli incidenti con 2 ruote a motore vede coinvolta un'automobile. Il secondo caso più frequente è l'impatto con la sede stradale o per caduta o nel tentativo di evitare una collisione con altri veicoli. Oltre il 70% degli incidenti avviene in area urbana, nella maggior parte dei casi a bassa velocità, solitamente al di sotto dei 50 km/h. La prima causa di incidente è l'errore umano: il più frequente è la mancata percezione del

veicolo a due ruote da parte dell'altro conducente. Raramente si sono registrati problemi meccanici, la maggior parte dei quali relativi ai pneumatici e alla loro manutenzione (3,7%)».

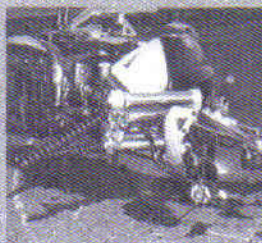
## Tecnologie per la sicurezza

Sotto l'aspetto tecnico, l'industria motociclistica è fortemente impegnata nello sviluppo e la progressiva introduzione di innovazioni tecniche volte a migliorare la sicurezza attiva e passiva. In qualità di rappresentante dell'industria motociclistica, l'ACEM ha sottoscritto la Carta Europea della Sicurezza Stradale, assumendo concreti impegni in tal senso. «Per quanto riguarda i veicoli - rileva Paolo Alburno, Responsabile Tecnico di Confindustria ANCMA - si punta a migliorarne stabilità, maneggevolezza e visibilità. I costruttori europei si sono impegnati a dotare entro il 2010 almeno la metà dei veicoli di nuova produzione di sistemi di frenata avanzati (ABS) e molta attenzione viene rivolta allo studio di tutti i sistemi elettronici di controllo. Vengono anche perfezionate nuove tecnologie di illuminazione, come fari più potenti per il giorno o l'Automatic Head Lamp On, accensione automatica dei

fari all'avvio del motore. Per la sicurezza passiva si cerca di sviluppare sempre più le tecniche di simulazione computerizzata e i manichini biomeccanici per i crash test, mentre prosegue il dibattito sui pro e i contro dell'adozione dell'airbag, che in certe tipologie di incidente si è dimostrato controproducente. Interessanti sono anche gli sviluppi nel campo dell'e-safety, la sicurezza elettronica 'post-crash', con sistemi per notificare in automatico dal veicolo ai centri di soccorso le informazioni sull'incidente».

## Progettare strade più sicure

Un pericolo sostanziale è rappresentato dalle carenze delle infrastrutture (guardrail, asfalto, segnaletica): queste non sono spesso causa di incidenti, ma è pesante la loro incidenza come gravità delle conseguenze, in quanto causa di serie lesioni alla testa, alla colonna vertebrale e agli arti inferiori. «Occorre una maggiore attenzione nei confronti delle strade soprattutto in termini di progettazione e di manutenzione delle superfici - rimarca Claudio De Viti - ed è improcrastinabile l'esigenza di introdurre guardrail di nuova concezione omologati anche per i motociclisti. Servono aree



## Associazioni

**Pneumatici: 1 su 5 non è in regola**

Per la prima volta in Italia si è svolta un'indagine sui pneumatici di motocicli e ciclomotori, condotta dalla Polizia locale di Milano e presentata lo scorso luglio, che ha riguardato lo spessore del battistrada, l'uniformità dell'usura, la corrispondenza alla carta di circolazione e l'omologazione. Su quest'ultimo aspetto è emerso il dato più eclatante: il 20% dei mezzi controllati circola con pneumatici non omologati. Un altro dato di fondamentale importanza per la sicurezza è lo stato del battistrada. Circa il 4% dei pneumatici controllati ha il battistrada al di sotto dei limiti di spessore minimo della scolpitura (che sono per legge 1,6 mm per le moto e 1,00 mm per i ciclomotori) mentre il 5% presenta danni visibili che ne rendono possibile un prossimo cedimento strutturale. Causa di questi danni è di un'usura non regolare sono la scorretta abitudine di salire e scendere dai marciapiedi, le cattive condizioni del fondo stradale e, molto spesso, il sottogonfiaggio: da precedenti indagini risulta infatti che circa la metà dei veicoli viaggia con gomme sgonfie.



www.ecostampa.it

protette, soprattutto all'interno delle zone urbane, dove i motociclisti possono circolare e parcheggiare i veicoli sottraendosi ai pericoli del traffico circostante. Sarebbero utili, infine, campagne di sensibilizzazione degli automobilisti, spesso poco consapevoli della presenza sulle strade di veicoli con caratteristiche dinamiche tanto diverse rispetto a quelle delle quattro ruote». Il punto di partenza per la stesura del manuale Linee Guida per progettare strade più sicure per le due ruote a motore in Europa, realizzato dall'ACEM, è proprio la constatazione che le strade sono attualmente pensate e realizzate in funzione delle automobili: i guardrail ne sono l'esempio più evidente ma ciò vale anche per molti altri aspetti. Il manuale descrive dunque le esigenze specifiche dei motociclisti, proponendo linee guida destinate ai responsabili della progettazione e della manutenzione delle strade, con raccomandazioni ed esempi raccolti in tutta Europa. «Le due ruote - sottolinea Michele Moretti - sono diverse dagli altri veicoli nell'utilizzo della strada e di conseguenza anche le esigenze dei motociclisti sono differenti: geometria stradale prevedibile, coerente e chiara segnaletica orizzontale e verticale, buona visibilità, vie di fuga e assenza di ostacoli fissi lungo il ciglio

della strada, superfici stradali di buona qualità con alti livelli di aderenza e particolare attenzione alle vernici impiegate per la segnaletica orizzontale. Si tratta solo di alcuni esempi, importanti per tutti gli utenti della strada ma fondamentali per le due ruote».

**Il fattore umano**

Infine, ma certo non ultimo e anzi primo per importanza, il fattore umano: il mezzo tecnologicamente più perfezionato e la strada meglio progettata e realizzata sono del tutto inutili se i comportamenti di chi guida sono imprudenti e scorretti. L'industria motociclistica è dunque impegnata con forti investimenti nella realizzazione di un ampio ventaglio di iniziative in tal senso, portate avanti dalle associazioni di categoria, ANCMA e ACEM, che la rappresentano rispettivamente a livello italiano ed europeo. «ANCMA si muove in una logica di progetto integrato - afferma Michele Moretti - con importanti interventi di formazione e comunicazione sinergici tra loro: la formazione dei conducenti, attraverso le riding school organizzate in collaborazione con i costruttori nelle piazze delle città; le attività di supporto ai corsi abilitanti per il patentino nelle scuole, nella cui organizzazione sono stati investiti 2 milioni di euro in

cinque anni; la produzione di materiali destinati ai conducenti (pubblicazioni, cd-rom, leaflet, ecc.); le campagne di comunicazione su tutti i media e infine il recente progetto Wear&Lock promosso a livello europeo dall'ACEM, per sensibilizzare gli utenti delle due ruote ad un uso del casco».

**Sicurezza stradale: una responsabilità condivisa**

«Per centrare l'obiettivo europeo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali - conclude Claudio De Viti - è imprescindibile affrontare il problema della sicurezza stradale con un approccio integrato. Migliorare la sicurezza stradale è una 'responsabilità condivisa' che richiede il coinvolgimento attivo e consapevole di tutte le parti in causa: istituzioni, case produttrici, utenti della strada. In parallelo con il Programma Europeo per la Sicurezza Stradale, l'impegno dell'industria motociclistica in tal senso si sviluppa a 360° e va a toccare tutti gli aspetti della sicurezza: la tecnologia del veicolo, sottoscrivendo come ACEM la Carta Europea della Sicurezza Stradale, le infrastrutture, con le Linee Guida europee per la progettazione delle strade, e il comportamento degli utenti, con programmi di training e formazione».