

# L'ITALIA DOV'È?

SECONDA PUNTATA DELL'INCHIESTA DEDICATA ALLA RICERCA SU COME RENDERE LE STRADE EUROPEE PIÙ SICURE PER I MOTOCICLISTI. QUESTA VOLTA VI PRESENTIAMO DELLE INTERVISTE DI APPROFONDIMENTO CON ESPERTI INTERNAZIONALI. E IN CHIUSURA SI SCOPRE CHE PURTROPPO L'ITALIA... LATITA

di RICCARDO MATESIC

“S

**AFER ROADS** for motorcyclists”. Strade più sicure per i motociclisti. Il mese scorso abbiamo dedicato un lungo articolo a commentare questo volumetto, realizzato dall'Associazione Svedese dei Motociclisti (SMC) e dalla Federazione Europea delle Associazioni Motociclistiche (FEMA). Un libro che nasce dalla constatazione che il numero di incidenti che coinvolgono mezzi a due ruote in Europa è inaccettabilmente alto.

Un problema tanto più grave perché il mondo politico sembra disinteressarsi completamente di noi. SMC e FEMA hanno allora pensato di metterla sul piano economico, raccogliendo una gran mole di dati e testimonianze, per dimostrare che gli investimenti in sicurezza stradale producono risparmi, grazie alla conseguente riduzione degli incidenti. Safer Roads for Motorcyclists è un diluvio di dati e buone pratiche analizzate a fondo; un lavoro tanto corposo che abbiamo diviso in due puntate l'articolo.

Un esempio di buona pratica facilmente replicabile viene dalla Norvegia, che ha messo a punto una checklist per i tecnici che effettuano valutazioni su vie già esistenti o su progetti di nuove strade:

- a) Le condizioni della pavimentazione sono adeguate e prevedibili, in modo che i motociclisti non incontrino problemi imprevisti dovuti a variazioni dell'attrito, crepe, asperità, buche, acqua superficiale, ghiaia, sporcizia, fuoriuscite di olio ecc.?
- b) I guard-rail sono progettati e installati in modo da non aumentare inutilmente il rischio di incidenti per i motociclisti?
- c) È possibile sostituire i guard-rail con soluzioni alternative che aumentino la sicurezza dei motociclisti?
- d) Le pendenze laterali sono progettate in modo adeguato per evitare che i motociclisti si feriscano uscendo di strada nei punti in cui la probabilità di tali incidenti è elevata? Questo aspetto è particolarmente importante nelle curve esterne e nei passaggi da curva a rettilineo.

**BISOGNEREBBE** valutare le condizioni attuali delle strade per adeguarle a norme di sicurezza salva-motociclisti.



- e) La segnaletica e le altre attrezzature stradali sono installate in modo da non rappresentare un ulteriore pericolo per i motociclisti?
- f) I segnali importanti per i motociclisti sono sufficientemente visibili?
- g) C'è bisogno di una segnaletica supplementare, che potrebbe includere segnali di avvertimento aggiuntivi per i motociclisti?
- h) L'illuminazione è adeguata nelle gallerie e nei punti in cui le condizioni della strada cambiano, oppure è necessario migliorarla o integrarla, ad esempio con luci guida o dispositivi catarifrangenti?
- i) È necessario adottare misure contro gli incidenti con animali selvatici, ad esempio eliminando la vegetazione, adottando recinzioni per la selvaggina e sistemando l'illuminazione.
- j) È necessaria una distanza di visibilità nelle curve interne in modo che i motociclisti e gli altri utenti della strada possano avere una migliore visione della strada e del traffico antistante?
- k) La strada è progettata in modo che ghiaia, sabbia e acqua provenienti dalle strade adiacenti non si riversino sulla strada principale? Una possibile soluzione è quella di pavimentare per 5 metri la strada laterale.
- l) Ci sono curve in cui il rischio di incidenti di moto fuoristrada è elevato e in cui è necessario un sistema di protezione per i motociclisti?
- m) La transizione tra il fosso aperto e il canale di scolo coperto in corrispondenza delle uscite e degli incroci stradali è progettata con pendenza 1:6 nella direzione longitudinale del fosso?

**NELLA REPUBBLICA** Slovena le linee guida per la costruzione e la manutenzione delle strade comprendono punti specificamente pensati per i motociclisti. In particolare, andrebbero il più possibile eliminate le ostruzioni della visibilità nelle curve, i guard-rail senza protezioni nelle curve pericolose, i sistemi di drenaggio pericolosi a lato della strada, i dislivelli tra carreggiata e spalla, le pavimentazioni danneggiate o scivolose, i rattoppi stradali per i quali ci sono



comunque dei protocolli ben precisi. E i gravi difetti della pavimentazione stradale in generale, come rattoppi di diversa aderenza, solchi di corsia e riparazioni a rattoppo.

L'artefice principale di queste politiche è Uroš Brumec, Senior Traffic Safety Expert dell'Agenzia Slovena per le Infrastrutture nonché presidente del Road Transport Committee sloveno. A lui abbiamo chiesto come e perché il suo Paese è diventato così attento alla sicurezza di chi si muove su due ruote.

«Quando sono diventato project manager per la sicurezza dei motociclisti – comincia Brumec – ho deciso di non limitarmi a installare barriere di protezione a caso su alcuni tratti stradali. Per prima cosa abbiamo stilato un elenco di percorsi per motociclisti e li abbiamo incrociati con gli incidenti della categoria e il volume di traffico motociclistico, stabilendo quindi delle priorità. Poi abbiamo deciso di non limitarci a installare barriere di protezione, ma di iniziare con soluzioni proattive, utilizzando la conoscenza dei fattori e dei comportamenti umani nella progettazione delle strade; strade autoesplicative o strade intuitive, per avvisare i motociclisti e influenzare il loro comportamento alla guida. Dopo alcuni progetti pilota e la loro valutazione, abbiamo capito quali erano gli interventi che davano risultati positivi e abbiamo creato delle linee guida».

**LINEE GUIDA** che abbiamo potuto studiare: c'è veramente di tutto, dalla segnaletica verticale in plastica, capace di flettere se urtata dal corpo di un motociclista caduto, alle regole per decidere se installare un guard-rail o meno in un tratto di strada. Perché a volte le barriere sono inutili e aumentano il numero di feriti gravi. E poi studi sul campo visivo dei vari guidatori, con la codifica di segnaletiche, punti d'installazione, colorazioni e posizionamenti tali da renderle particolarmente evidenti ai motociclisti. Perché molto si può fare per influenzare il comportamento di chi guida.



**SOPRA**, Uroš Brumec, esperto dell'Agenzia Slovena per le Infrastrutture e presidente del Road Transport Committee. Sopra e a destra, alcuni tratti di strada slovena.



E di ricerca continua a parlarci il tecnico sloveno, ricordandoci che i pali da segnaletica a sicurezza passiva sono stati progettati in collaborazione con la facoltà di Ingegneria Meccanica dell'Università di Lubiana. Tali pali ora sono sul mercato, realizzati dall'azienda che ha lavorato con la Facoltà ([www.timplast.si/cestni-program/](http://www.timplast.si/cestni-program/)). «Stiamo inoltre lavorando con i colleghi austriaci per quanto riguarda la segnaletica speciale per i motociclisti».

**– Che risultati ha portato questo investimento in sicurezza?**

«I risultati sono incoraggianti, ma non disponiamo ancora di statistiche, poiché il progetto non si è per ora protratto sufficientemente a lungo. Quello che stiamo facendo e che abbiamo già fatto per la valutazione e il monitoraggio delle nostre soluzioni dimostra però di funzionare. Le soluzioni proattive, dal canto loro, sono difficili da dimostrare, poiché se non si verificano incidenti grazie ai nostri interventi, non c'è nulla su cui lavorare...».

**SI CHIAMA** Star System il sistema di classificazione delle strade messo a punto dall'iRAP (International Road Assessment Programme – programma internazionale di valutazione delle strade). Vi partecipa anche l'Italia attraverso l'ACI, della quale il mese scorso abbiamo pubblicato l'intervista con l'ing. Luigi Di Matteo, che sovrintende il progetto.

Per avere un'idea di come va anche negli altri paesi, abbiamo contattato Rob McInerney, CEO dell'iRAP.

**– Come è nato lo Star System e quanto è diffuso oggi nel mondo?**

«Il programma di valutazione delle strade è stato avviato in Europa nel 1999. Sulla base del successo di EuroNCAP, il nostro programma ha cercato di misurare le prestazioni di sicurezza intrinseca delle infrastrutture stradali. A oggi sono stati completati oltre 1.500.000 km di valutazioni, in più di 125 Paesi in tutto il mondo. E oltre 90 miliardi di euro di investimenti stradali sono stati resi più sicuri grazie alle partnership iRAP a livello globale».

**– Quali sono i Paesi più attivi?**

«Spagna, Regno Unito, Croazia, Portogallo, Brasile, Messico, Colombia, Australia, India, Cina, Filippine e Sudafrica. In ogni Paese ci sono professionisti appassionati e impegnati che comprendono l'importanza di infrastrutture sicure per tutti gli utenti della strada. Utilizzando lo standard globale gratuito iRAP, sono in grado di implementare una misurazione oggettiva, basata su prove di efficacia della sicurezza delle infrastrutture. Una misurazione oggi adottata dagli Stati membri delle Nazioni Unite come parte degli obiettivi di prestazione della sicurezza stradale globale e del Piano d'azione del decennio per la sicurezza stradale 2021-2030. I Paesi leader hanno generalmente fissato l'obiettivo politico di strade a 3 stelle o migliori per tutti gli utenti della strada. E hanno utilizzato la valutazione iRAP per sviluppare piani di investimento ottimizzati per garantire il finanziamento degli aggiornamenti che sal-



**QUI SOPRA**, Dolf Willigers segretario generale della FEMA.

sicurezza



veranno vite umane e ridurranno il costo dei traumi».

– **Cosa succede quando rendete note delle valutazioni negative?**

«L'iRAP si concentra sui partenariati per l'impatto salvavita. Uno dei nostri motti è che non abbiamo salvato una vita finché la strada non viene migliorata. Ogni valutazione iRAP comprende un Piano di investimento che individua tutti i trattamenti economicamente vantaggiosi che possono massimizzare le vite salvate per ogni euro investito. Quindi, anche se la strada esistente ha uno "star rating" scarso, l'opportunità di miglioramento è il punto su cui si concentrano tutte le energie. Gli investimenti necessari poi sono vantaggiosi per tutti; in quanto salvano vite umane, fanno risparmiare denaro e creano posti di lavoro. L'elemento chiave del programma iRAP – conclude McNerney – è che mettiamo in contatto oltre 25.000 partner in tutto il mondo».

**A QUESTO** punto volevamo sentire chi ha lavorato al libro Safer Roads for Motorcyclists, e abbiamo contattato i due autori, la svedese Maria Nordqvist, ritiratasi in pensione dall'SMC a fine 2022, e l'olandese Dolf Willigers, attuale segretario generale della FEMA. La prima domanda che abbiamo rivolto loro è stata la seguente:

– **Come e perché avete realizzato il vostro libro? Come è maturata l'idea e quali erano gli obiettivi iniziali?**

Maria Nordqvist: «Un'infrastruttura più sicura per i motociclisti era il compito più importante richiesto dai 65.000 membri di SMC. Io e i miei colleghi abbiamo passato anni e anni a cercare di includere i motociclisti nel concetto di Vision Zero, avviato proprio in Svezia nel 1998. Ma a fine 2022 sono andata in pensione senza vedere realizzato questo obiettivo. Non c'è alcuna richiesta di includere i motociclisti e i passeggeri di ciclomotori e motociclette quando si tratta di pianificare, costruire e mantenere le strade. Questo è un fatto triste, che causa ogni anno incidenti mortali e lesioni gravi».

«Nel mio Paese – continua – ci sono ancora molte persone che si occupano di sicurezza stradale e che considerano le barriere in cavo e le barriere a W con parti sporgenti come i tipi di barriera più sicuri. I sistemi di protezione per motocicli (MPS) che sono stati installati saranno forse di un chilometro. E dire che il 10-20% degli incidenti mortali con motocicli è dovuto alla collisione con una barriera, l'incidente più comune quando si tratta di un unico veicolo. Ma non verrà installato alcun MPS prima che sia dimostrato che è efficiente dal punto di vista dei costi».

«Sono appena tornata da una vacanza in Portogallo, dove dal 2004-2005 è in vigore una legge che prevede l'installazione di MPS in determinate curve e strade, su tutti i tipi di strada in tutto il Paese. Gli esperti svedesi invece non riescono ad accettare il fatto che una barriera con MPS sia più sicura di una barriera in cavo».

«Svezia e Norvegia – prosegue lo sfogo della motociclista svedese – sono vicine, ma l'approccio alla sicurezza dei motociclisti è molto diverso. La Norvegia è un modello di riferimento, come dimostrano i dati sugli incidenti. Il Paese ha il più basso numero di incidenti mortali al mondo e ha iniziato questo lavoro più di 20 anni fa, quando ha concluso che gli utilizzatori di mezzi a due ruote dovevano essere inclusi a tutti i livelli: progettazione, costruzione e manutenzione. E ogni anno accantonano somme considerevoli per la sicurezza dei motociclisti. Questo è stato il motivo per cui SMC ha avviato il documento con FEMA ed EuroRAP. Anche la FIM vi partecipava. Questo è stato il motivo che mi ha spinto a continuare a lavorare al documento anche dopo il mio pensionamento. Il numero di ore che ho dedicato alla sicurezza stradale nel corso degli anni è enorme. Abbiamo prodotto diversi documenti prima di questo in SMC. Alcuni di essi sono stati tradotti in inglese e si possono trovare online. Spero che il documento che abbiamo avviato venga utilizzato nel lavoro sulla sicurezza dei

**SOTTO**, la svedese Maria Nordqvist, in forze all'SMC fino a pochi mesi fa.



motociclisti per il prossimo decennio, dal momento che non esistono documenti simili».

**PASSIAMO** la parola a Dolf Willigers.

– **Quanto lavoro c'è dietro un libro come il vostro?**

«Molto. Abbiamo iniziato nel marzo 2022 a formare un gruppo di lavoro di esperti provenienti da tutto il mondo... Maria e io ci abbiamo dedicato almeno 10 ore alla settimana. Per me, si trattava di un impegno che si affiancava al mio normale lavoro».

– **Come è stato accolto il vostro libro dalle autorità stradali?**

«Bene, sia dall'Unità per la sicurezza stradale della Commissione Europea che da altre parti interessate a Bruxelles. Non posso invece dire nulla circa le reazioni a livello nazionale o locale. Spesso ci vuole molto tempo per vedere quanto un documento come questo venga utilizzato nella pratica».

– **Qual è il quadro europeo?**

«Sebbene le strade europee siano molto migliori di quelle di altre parti del

mondo, ci sono ancora molte differenze da Paese a Paese, e ovunque c'è ancora molto lavoro da fare. Possiamo anche notare che l'atteggiamento delle autorità è molto diverso. In Slovenia, Norvegia, Germania e Austria c'è molta attenzione per la sicurezza dei motociclisti e, soprattutto, per le infrastrutture sicure per i motociclisti. La Slovenia in particolare è molto attiva in questo campo. Si nota invece un minore interesse in Svezia e in Italia. Le autorità stradali potrebbero imparare le une dalle altre e utilizzare le rispettive "best practices". Abbiamo cercato di stimolare questo aspetto. Ad esempio con l'uso della segnaletica orizzontale nelle curve, per evitare che i motociclisti si avvicinino troppo alla linea di mezzieria e finiscano contromano. Si tratta di un'invenzione austriaca di Martin Winkelbauer, che è già stata copiata in Germania, Lussemburgo, Regno Unito, Australia e forse anche in altri Paesi di cui non sono a conoscenza».

– **Quali differenze ha notato tra i vari Paesi? Ho visto che ce ne sono**

**alcuni che ricorrono nelle pagine del suo lavoro. Altri sono totalmente assenti, come l'Italia. Dipende dal fatto che forse i membri della FEMA in quei Paesi sono più attivi di altri e quindi hanno fornito più informazioni? Oppure ci sono profonde differenze da Paese a Paese nell'attenzione al tema della sicurezza stradale dei motociclisti?**

«Entrambe le cose. Non abbiamo esperti italiani in questo campo nella nostra rete, e l'assenza di un membro italiano della FEMA può giocare un ruolo in questo senso. Tuttavia, l'aspetto più importante è la mancanza di interesse da parte delle autorità stradali di diversi Paesi, tra cui l'Italia, per un'infrastruttura stradale che sia anche sicura per i motociclisti. Ho visto molti rapporti ed esempi di misure da parte di Norvegia, Germania, Paesi Bassi, Slovenia e molti altri Paesi europei ed extraeuropei, non ricordo di aver mai visto qualcosa dall'Italia, dalla Spagna, dalla Grecia o dai Paesi dell'Europa dell'Est a questo proposito».