

Traffico motociclistico

La motocicletta è un veicolo molto in voga. I pericoli però non sono trascurabili, infatti per ogni chilometro percorso il rischio di riportare ferite gravi o mortali è di ben 20 volte superiore per i motociclisti rispetto agli occupanti di un'automobile. La prevenzione deve basarsi su misure scientifiche caratterizzate da efficacia, economicità e realizzabilità.

Problema

Il 28% di tutti i danni gravi alla persona occorsi in incidenti rilevati dalla polizia svizzera, va sul conto dei motociclisti. Ogni anno, la polizia rileva oltre 5000 feriti – dei quali circa 1500 gravi – e circa 90 motociclisti morti. Se si tiene conto anche del numero oscuro, il numero dei feriti sale persino ad approssimativamente 15 000. Negli anni 80 e 90, il rischio d'incidente dei motociclisti commisurato ai chilometri percorsi ha registrato un calo notevole e continuo. Negli ultimi 10 anni, questo sviluppo è stato frenato, al contrario dell'evoluzione degli incidenti tra gli occupanti di un'automobile. Urgono dunque misure per promuovere la sicurezza nel traffico motociclistico.

Modo di procedere e obiettivo

Con il dossier sicurezza «Traffico motociclistico», l'upi ha realizzato un prontuario relativo alla sicurezza dei conducenti dei veicoli motorizzati a due ruote (ciclomotoristi esclusi). Nella pubblicazione si espone l'incidentalità dei motociclisti. Inoltre, in base a un'analisi del rischio sistematica relativa ai fattori a) motociclisti stessi, b) motociclette, c) conducenti di veicoli coinvolti nella collisione, d) veicoli coinvolti nella collisione, e) infrastruttura e f) equipaggiamento di protezione si formulano consigli per una prevenzione mirata.

Risultati

In base alla letteratura studiata è emerso che un numero prevalente degli incidenti motociclistici è riconducibile in primo luogo al fattore umano. In tale contesto rivestono un ruolo centrale sia i motociclisti stessi sia i conducenti dei potenziali veicoli



antagonisti. Spesso gli automobilisti non vedono il traffico dei veicoli a due ruote o lo vedono solo troppo tardi. La percezione reciproca va migliorata mediante misure mirate (p. es. nel quadro della formazione di base e continua). Come per tutti gli utenti della strada, anche per i centauro una guida difensiva è la migliore strategia di sicurezza. Molti incidenti senza coinvolgimento di terzi e molte collisioni potrebbero essere evitati con una velocità adeguata alle circostanze. Un'infrastruttura a misura del traffico motociclistico è un ulteriore presupposto per la sicurezza dei motociclisti. A livello della tecnica dei veicoli

si potrebbe principalmente raggiungere un notevole guadagno in materia di sicurezza con l'obbligo di equipaggiare le motociclette di sistema di frenatura provvisto di dispositivo antibloccaggio (ABS), questo tuttavia è realizzabile solo in armonia con l'Ue. Dal canto dei potenziali veicoli antagonisti, gli sforzi finora intrapresi dall'industria automobilistica per la protezione degli altri utenti della strada andrebbero maggiormente estesi anche alla sicurezza dei motociclisti. I vestiti di protezione possono raramente prevenire le lesioni letali, ma spesso quelle leggere e medie.

Misure molto consigliabili per incrementare la sicurezza dei motociclisti

Nella formazione base degli automobilisti e motociclisti (teoria della circolazione, lezioni di guida) o nei corsi WAB tematizzare il traffico motociclistico (p. es. illustrare le peculiarità specifiche con situazioni vissute durante la guida o con simulatori di guida)

Intensificare i controlli della velocità effettuati dalla polizia per i motociclisti (l'ideale sarebbe con la presenza degli agenti sul luogo, ma richiede un elevato numero di personale) in combinazione con campagne di comunicazione relative ai controlli

0,0 per mille per tutti i neopatentati

Sostenere gli opinionisti (associazioni motociclistiche, riviste di settore) nel loro lavoro volto alla promozione della sicurezza

Realizzare un sistema di incentivi mediante premi assicurativi per la promozione del sistema di frenatura provvisto di dispositivo antibloccaggio (ABS) e del sistema di frenata combinata (CBS) per le motociclette

Promuovere la corretta applicazione della formazione in due fasi dei conducenti

Sensibilizzare gli ingegneri e i pianificatori nella prima formazione nonché (auspicabilmente obbligatorio) nelle formazioni continue in materia di sicurezza stradale in generale e in materia di argomenti specifici per le motociclette

Introdurre i Road Safety Audit come fase di progetto standard

Effettuare Road Safety Inspection ponendo l'accento su «oggetti di collisione al bordo della strada» e «danni all'asfalto»

Tener conto in modo migliore delle esigenze del traffico motociclistico nelle norme VSS

Garantire a livello federale che le leggi di edilizia (stradale) cantonali e comunali contengano norme secondo le quali l'infrastruttura stradale deve corrispondere allo stato dell'arte

Collaborazione in gruppi di normazione internazionali per migliorare l'effetto protettivo dei caschi

Convincere i motociclisti nei confronti dell'importanza dei vestiti di protezione (protezione da intemperie, visibilità e protezione del fisico) mediante forme di comunicazione indirette e dirette; promuovere le possibilità di testare casco e vestiti protettivi in moto al momento dell'acquisto

Collaborare con associazioni motociclistiche per poter evidenziare nelle riviste di settore le differenze qualitative dei vestiti di protezione

Conclusioni

Per ridurre le ferite gravi nel traffico motociclistico continuamente in aumento, bisogna ricorrere a misure educative, repressive, tecniche e infrastrutturali (vedi tabella). Per la prevenzione degli incidenti il fattore umano è centrale. Nelle categorie dei motociclisti e dei conducenti di potenziali veicoli di collisione le basi per un'adeguata consapevolezza del rischio vanno gettate nella formazione base e nella formazione continua. La guida sicura di una

motocicletta esige delle capacità pecuniarie e dell'esperienza nell'uso. Per reprimere le azioni dei motociclisti che sulle strade pubbliche cercano i loro limiti di guida bisogna applicare rigorosamente le leggi in vigore. Benché un'infrastruttura conforme alle norme sia un presupposto necessario, questa non garantisce un traffico motociclistico sicuro.

Fonte: Walter E, Cavegn M, Scaramuzza G, Niemann S, Bächli-Biétry J. Motorradverkehr. Berna: upi – Ufficio prevenzione infortuni; 2009.

Dossier sicurezza upi n° 05 con riassunto in italiano.

© upi/FSS 2009, riproduzione gradita con indicazione della fonte

Editore e contatti:

upi – Ufficio prevenzione infortuni, casella postale 8236, CH-3001 Berna
Tel. +41 31 390 22 22, fax +41 31 390 22 30, info@upi.ch, www.upi.ch

Esther Walter
Tel. +41 31 390 22 03, e.walter@upi.ch