

Motociclisti europei: sempre gli stessi incidentia

Uno studio europeo mostra come le prime tre tipologie d'incidente più diffuse fra i motociclisti si ripetano in ogni paese. Incidenti che se li conosci li eviti. I motociclisti però spesso non sono preparati a guidare; ma non lo sanno



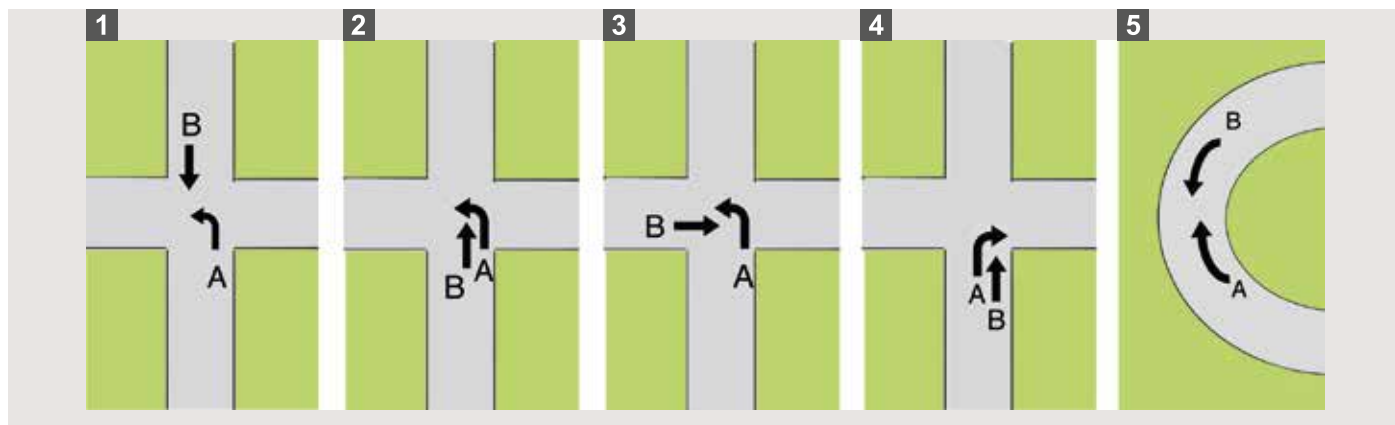
Olgad è un acronimo che significa Initiative for the Global Harmonization of (in-depth) Accident Data: Iniziativa per l'armonizzazione globale dei dati approfonditi d'incidente. Si tratta di un'associazione voluta da Daimler, Acea (l'Associazione Europea dei Costruttori di Auto) e da diversi istituti di ricerca. È nata nel 2010, quando fu annunciata come gruppo di lavoro della FIA, la Federazione Internazionale dell'Automobile. Ve ne parliamo perché l'Iglad, ha preparato una statistica sugli incidenti motociclistici in Europa, utilizzando dati fino al 2021. Un lavoro importante, perché analizzando i dati di sei paesi (Austria, Repubblica Ceca, Francia, Italia, Svezia e Spagna), sono stati evidenziati dei punti comuni molto importanti. A cominciare dal fatto che le prime tre tipologie d'incidente sono le stesse per tutti i paesi. Discorso che vale anche per la Germania, per la quale sono disponibili i dati Gidas.

Andando a vedere il grafico sulle cause d'incidente dei motociclisti in Europa, la più frequente è quella del veicolo che attraversa la strada non avvedendosi di un altro veicolo che sopraggiunge. E in più del doppio dei casi, sono altri veicoli che attraversano davanti alle moto: 15,9% contro 6,3%.

Al secondo posto troviamo il traffico longitudinale, che si traduce in tamponamento o in urto frontale. In questo caso la colpa dei motociclisti è più frequente: 13,2% contro 8,2%.

Terzo posto per il cambio di corsia, dove le colpe sono ancora soprattutto degli altri veicoli: 12% contro 9,6%.

Seguono i rapporti sugli incidenti nei vari paesi. In Italia lo scontro contro un veicolo frontalmente o lateralmente copre il 39,1% dei casi. La collisione laterale (cambio di corsia) il 19,9%, il tamponamento l'11,6%. Fra gli incidenti nei quali la moto è sola, prevale l'uscita di carreggiata (7,1% del totale).



Ancora più interessante l'analisi dei cinque incidenti più frequenti nei vari paesi. Veniamo al caso italiano. Il primo è quello del veicolo A (quasi sempre un'automobile) che attraversando la strada non si accorge dell'altro veicolo B che sopraggiunge (quasi sempre una moto) e le ostruisce il passaggio.

Sono molti anni che questo è l'incidente più frequente per i motociclisti. Le cause vanno ricercate nel fatto che le moto sono molto meno visibili delle auto, per via del faro singolo posto all'altezza della linea dell'orizzonte - se vorrete

il prossimo mese potremo fare un approfondimento sugli studi relativi alla visibilità delle moto. Ma anche nel fatto che molti motociclisti non si rendono conto di essere poco visibili e mantengono velocità eccessivamente elevate. Il secondo tipo di incidente più frequente per i motociclisti italiani è il tamponamento del mezzo A (un'auto di solito) che svolta all'improvviso a sinistra, tagliando la strada alla moto (B). Le colpe? Da una parte gli automobilisti distratti che non guardano gli specchi, ma anche certi dueruoisti che superano le file con troppa velocità.

Terzo caso: il malinteso con il veicolo A che arriva dalla nostra destra, noi pensiamo che attraversi rapido l'incrocio invece rallenta per svoltare alla sua sinistra. E noi (B) finiamo per centrarlo.

Quarto caso, la curva con l'urto frontale fra due veicoli che provengono in direzioni opposte. Interessante in questo caso la suddivisione percentuale dei veicoli coinvolti, che propone delle differenze. Il veicolo che curva a destra (A) è rappresentato nel 75,6% dei casi da moto, una maggioranza schiacciante. Il veicolo B, quello che curva a sinistra, e che è quindi sul lato esterno della strada, è rappresentato da moto nel 41,5% dei casi.

Cosa significa questo? Lo studio non lo dice, ma possiamo azzardare che spesso i motociclisti sbagliano la curva a destra, finendo contromano. E non sempre il problema è la velocità eccessiva. A volte questi incidenti avvengono a velocità codice, che però sono eccessive per "quel" motociclista in quella curva. Ricordatevi questa frase: fra poco ne parleremo.

L'ultimo caso è il tamponamento del veicolo A che svolta a destra davanti alla moto B. Che stava superando a destra; e questo tranne pochi casi consentiti, non si fa.



Sebastian Will

Recentemente ho fatto una videocall con uno psicologo tedesco specializzato su tematiche connesse alla sicurezza stradale. Lui è Sebastian Will, è motociclista, e lavora per il Würzburg Institute for Traffic Sciences (WIVW), un ente di ricerca che si occupa di approfondire il fattore umano e l'interazione umana con le macchine, in particolar modo nel settore auto e moto. Alcune sue frasi mi han-

no colpito molto.

C'è *"un certo scollamento tra l'autovalutazione delle capacità di guida, ciò che le persone pensano di saper fare, e il loro comportamento oggettivo misurabile"*.

Insomma, i motociclisti si sentono bravi, ma non lo sono. E se parli loro di corsi di guida rispondono: *"Ok, ho tutte le capacità necessarie per guidare in sicurezza, e mi va bene così, non ho bisogno di formazione. Ma il problema - dice Will - potrebbe essere che le persone non sanno che tipo di competenze si possono avere come motociclisti su strade pubbliche"*. Ma *"uno studio dell'Istituto*

per la Sicurezza delle Due Ruote, IFZ, dimostra che la maggior parte dei motociclisti non è in grado di eseguire una frenata d'emergenza a velocità superiori a 50 km/h". Aggiungiamo? *"Secondo gli ultimi dati, un motociclista tedesco medio percorre circa 2100 km l'anno, con un'attività tipicamente stagionale. Se guardiamo alla psicologia dello sport, il numero di ripetizioni necessarie per eseguire un'azione corretta è di circa 10mila. Ripetere tanto serve a ottenere un modello di azione automatico, per reagire senza pensare. Nel motociclismo, abbiamo schemi di azione motoria che potremmo ottimizzare. Ma con un esercizio così ridotto, 2100 km concentrati in una sola parte dell'anno, dobbiamo accettare di non avere quasi nessun modello di azione automatica"*.

Insomma, a chi guida così poco mancherebbero gli schemi motori, gli automatismi nei gesti, nelle reazioni. Quei movimenti che l'esperto fa senza pensare, a costo neurologico quasi zero, con enorme velocità e tempi di reazione ridottissimi. Dunque, guidando così poco dovremmo ridurre le nostre velocità, perché dovremo "ragionare" ogni nostra azione di guida, soprattutto quelle inaspettate; e avremo delle esecuzioni più lente. Chiaro no?

Ultima stoccata: *"Da un punto di vista scientifico non sappiamo cosa definisca un buon motociclista. Ci sono dei criteri banali..., ma per la scienza manca un modello di comportamento del motociclista; cosa che invece c'è per gli automobilisti"*.

Manca il modello di prestazione. Non c'è un libro che spieghi come si guida la moto, cosa si debba fare nelle varie situazioni. Cosa che esiste per le automobili, per i camion, per gli aeroplani o le navi. La moto questo non ce l'ha, perché è un mezzo dalla dinamica profondamente mutevole: basta spostare la posizione del corpo del pilota per cambiare tutto. E poi curve, traiettorie, freni, marce, acceleratore... troppe variabili. Il risultato è che diviene difficile spiegare come si guida, e codificare questo sapere in un libro.

La nostra chiacchierata si chiude parlando dello studio che manca: quello naturalistico, che si fa riempiendo di sensori sia il veicolo che il suo conducente, per capire come si comporta quando guida, dove guarda, cosa vede, come reagisce e con quali tempi. Solo negli Stati Uniti ne è stato condotto uno su 40 motociclisti. Una goccia nel mare.

Sarebbe importante avere studi naturalistici approfonditi, perché l'analisi approfondita degli incidenti ci fornisce dati esclusivamente sui sinistri avvenuti, ma manca completamente di mettere la lente sui mancati incidenti. Quelle situazioni di grande pericolo nelle quali incappiamo tutti quanti, più o meno frequentemente e più o meno consciamente, dalle quali veniamo fuori per perizia di guida o fortuna. Ecco, l'analisi dei dati di queste situazioni farebbe fortemente gola a chi si occupa di ricerca sulla sicurezza stradale. Quanto manca perché si cominci a investire su questo? ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**