

La chat tra motociclisti diventa una tavola rotonda: quattro chiacchiere (e cinque domande) per la sicurezza dei bikers, con Nico Cereghini e Andrea Perfetti, di "Moto.it"

(ASAPS) – Se ce la cantassimo solo noi, sarebbe semplice: abbiamo la legge dalla nostra e non solo, visto che i numeri non mentono. Già, i numeri. Sul sito dell'ASAPS, ogni martedì, pubblichiamo i dati che vengono raccolti e analizzati dal nostro osservatorio e, recentemente, gli amici di Moto.it li hanno ripresi e commentati. Così, il nostro Lorenzo Borselli, poliziotto e motociclista di lungo corso, ha acceso il pc e si è fatto una bella chattata con i due bikers professionisti del portale motociclistico più famoso d'Italia: Andrea Perfetti, penna fine e gran gassista nelle sue prove su strada e fuoristrada, nonché ex poliziotto, e Nico Cereghini, giornalista con un trascorso in pista nel Mondiale (classe 500), colonna storica della celebre trasmissione Grand Prix ed oggi editorialista (e tester) di Moto.it. I due giornalisti, oggi, hanno un gran seguito e ci interessava capire se c'è qualcosa che ci sfugge, nel modo di comunicare e di porci davanti alla categoria di cui siamo comunque parte. Gran parte degli sbirri, infatti, usa la moto in servizio e nella vita di tutti i giorni, per andare al lavoro o in vacanza, da soli o con i partner. E cosa ne è venuto fuori? Giudicate un po' voi...

Lorenzo: "La lunga pausa del Covid, che ha tenuto a casa tutti (non solo i motociclisti), ha praticamente azzerato l'incidentalità stradale per tutta la durata della quarantena. Voi pensate davvero che, alla riapertura del Paese, i motociclisti abbiano pagato un prezzo così alto perché in cerca di sfogo o considerate un così alto coinvolgimento in inci-

NICO & ANDREA



denti una questione fisiologica della circolazione?

Vi faccio questa domanda perché nell'editoriale di Nico del 4 maggio (pubblicato anche in video su Moto.it), alla sua specificazione della richiesta da parte del governo di un gesto di responsabilità da parte di tutti, e quindi anche dei motociclisti, il popolo delle due ruote ha risposto con una certa, diciamo, "impazienza"."

Nico: "Credo che tutti, non solo i motociclisti, abbiano sentito una voglia incontenibile di sfogo, come dici tu. Ho visto indisciplina da parte di tutti. Poi noi abbiamo pagato come al solito un prezzo superiore. Noi abbiamo fatto di tutto per incitare al senso di responsabilità, al rispetto delle regole e alla prudenza. Purtroppo, c'è, anche tra i motociclisti, chi proprio non ci sente."

Andrea: "Abbiamo notato anche noi questa risposta impaziente, non di tutti, ma di alcuni. Mi sono fatto l'idea che questa reazione sia stata causata dal fatto che il motociclista spesso – non tutti! – consideri la sua attività alla stregua di uno sport individuale, come la bici. Da qui è nato il malcontento: le bici sì, le moto no. Dal lato nostro, su Moto.it, con Nico Cereghini soprattutto, abbiamo invitato i nostri lettori a essere pazienti e responsabili. Prima la salute collettiva, poi la passione e i giri in moto. Devo dire che la stragrande maggioranza era d'accordo con noi. Ma, si sa, fanno più rumore i bastian contrari".

Lorenzo: "Vi faccio una domanda sociologica: ogni volta che parliamo della sinistrosità dei motociclisti, mi sembra che una consistente parte di loro non accetti le proprie, purtroppo considerevoli, parti di colpa. I dati in nostro possesso, quelli che vengono rilevati dagli osservatori dell'ASAPS, indicano chiaramente che si tratta, in gran parte, di incidenti causati da comportamenti sbagliati proprio dei motociclisti (frontali tra moto, frontali con auto e, spesso, incidenti autonomi), velocità eccessiva in primis."

Perché, secondo voi?

Andrea: "La questione è delicata e anche spinosa. Purtroppo, l'abbiamo visto anche quest'anno, gli sconsiderati in moto non sono mancati e hanno provocato incidenti gravissimi. E questi comportamenti vanno puniti, siamo favo-

revoli ai controlli sulle strade anche in borghese delle forze dell'ordine. Ben vengano! Però ricordo a tutti che in Italia circolano qualcosa come 9 milioni di due ruote a motore. Una enormità e la maggioranza si comporta bene: usa la moto per andare al lavoro o per fare turismo. Questa parte di utenti non ci sta a essere criminalizzata di continuo dalla stampa. Quello che davvero latita in Italia è l'educazione stradale e il rispetto verso il prossimo, a prescindere dal mezzo che si guidi. Vale per tutti, dalla bici all'automobile i risultati drammatici sono sotto gli occhi".

Nico: "Vero, come ho detto, molti anche tra i motociclisti non ci sentono proprio. Vorrei chiedere però: proprio sicuri che anche nei vostri osservatori tutto sia corretto? Ho letto titoli con "frontali" tra motociclisti e poi scoperto che si trattava d'altro, come mancate precedenze e immissioni sulla strada da parcheggi ed altro... Spesso i giornali si compiacciono di drammatizzare sulle moto. Però bisogna ammettere: ci sono motociclisti-delinquenti che vanno fortissimo ed escono dalla loro corsia sfidando la sorte. Perché lo fanno? Perché siamo diventati un popolo incivile e ciascuno usa gli strumenti che ha".

Lorenzo: "anche se l'Istat in Italia non lo fa, alcuni studi europei dividono la categoria delle moto in sei differenti categorie: sportive, stradali, basiche, leggere e scooter, custom e fuoristrada. Da esperti, condividete questa suddivisione? Quali sono, secondo voi, i diversi rischi che i rappresentanti delle diverse classi corrono maggiormente?"

Nico: "È una suddivisione abbastanza corretta, mi pare, anche se tra stradali e sportive io non vedo una gran differenza. Non capisco bene a cosa serva. I rischi? Molti sono comuni, quelli sulla strada, altri sono specifici. Il tema è complicato. Direi per esempio che lo scooterista è più vulnerabile perché il suo mezzo è generalmente meno stabile sulla strada, che il fuoristrada non va fatto mai da soli, ma sono banalità. Per andare oltre vorrei sapere la finalità del discorso e bisogna ragionarci sopra".

Andrea: "È una divisione un po' vecchia, ma tutto sommato non è fuori luogo. Oggi avrebbe forse più senso dividere tra moto da turismo (che comprendono anche le diffuse maxienduro), moto sportive, moto stradali, scooter, fuoristrada. I rischi sono diversi. Sicuramente chi usa le moto stradali in senso lato (comprese le custom e le moto leggere) e gli scooter tende a sottovalutare l'importanza delle protezioni. Chi usa moto da turismo e moto sportive invece cura molto la moto, l'abbigliamento, ma non pondera abbastanza l'importanza dei corsi di guida qualificati per imparare a gestire moto potenti e pesanti".

Lorenzo: "L'ASAPS ha sempre distinto tra causa di incidente e causa di lesione: fatto salvo che l'esito di ogni incidente è il risultato di una serie di concause, cosa ci dite, da motociclisti che sono sempre in sella (per lavoro e per diletto), della situazione infrastrutturale italiana? Perché il nostro Paese non capisce che una considerevole quantità di danni potrebbe essere limitata se le strade fossero meno dissestate e meno disseminate di ostacoli killer?"

Andrea: "Bella domanda! Provando le moto in ogni angolo del pianeta, posso confermarti che solo in Italia le strade sono in questo pietoso stato. Un pericolo gravissimo per i motociclisti, ma anche per i ciclisti. Una cosa indegna per un Paese come l'Italia. Le cause? È un discorso trito e ritrito, ma si cade per forza di cosa nella gestione della cosa pubblica. E quindi nella politica. Il Codice delle Strade dice chiaramente che i proventi delle multe vanno investiti per una certa quota nella manutenzione delle strade dell'ente che ha comminato la sanzione. Tutto bello, ma poi manca la trasparenza da parte dei Comuni nella gestione di questi soldi. E il risultato lo conosciamo bene".

Nico: "Voi dell'ASAPS siete un esempio e vi seguo con costanza. Ma credo che il Paese lo sappia benissimo, sia perfettamente consapevole delle strade dissestate e i guardrail e gli ostacoli di tutti i tipi. Solo che è diventato un Paese senza programmi, senza priorità e senza la capacità di decidere. Lo abbiamo visto anche ora con il Covid: i tecnici messi volentieri al ponte di comando..."

Lorenzo: Infine, eccomi alla domanda più antipatica: i controlli di polizia. Nessuna opera di prevenzione, secondo l'Asaps, può prescindere dalla repressione dei comportamenti sbagliati. Voi cosa pensate dei "pattuglianti", dei servizi in borghese sui passi (se ne fanno sempre meno), e dei controlli elettronici? Quando i centauri si lamentano, ne hanno diritto o sbagliano?"

Nico: "Io penso che, prima della repressione, debba esserci la prevenzione. Ma dal momento che di prevenzione non si parla più, non si parla di campagne di informazione e di sicurezza, non si fa più nemmeno educazione a scuola (civica, stradale, politica: nulla), resta solo la repressione. Che è in certe forme anche odiosa (vedi le "trappole" a volte tese di proposito sulla strada con veicoli civetta che fanno da innesco alla infrazione, come sappiamo), ma inevitabile come i controlli elettronici. I motociclisti, però, qualche volta si lamentano a ragione: l'assurdità di certi limiti andrebbe eliminata. E troppe amministrazioni puntano solo a fare cassa: è evidente e questo legittima certe proteste indiscriminate".

Andrea: "I motociclisti hanno un ottimo rapporto con le forze di polizia. Sfatiamo un mito! Il fatto che ci sia qualche idiota che si comporta da criminale in moto non vuol dire che tutti i motociclisti siano delinquenti. Più controlli sulle strade portano a più sicurezza anche per chi usa la moto o lo scooter per muoversi e scoprire il nostro bellissimo Paese. Siamo del tutto favorevoli ai controlli e alla repressione dei comportamenti sbagliati. Ti posso fare una confidenza? Faccio tantissimi chilometri in moto ogni anno e saluto sempre le forze dell'ordine quando le incrocio. Mi hanno sempre risposto con gentilezza, anche durante i normali controlli. Anche tra i poliziotti e i carabinieri ci sono tantissimi motociclisti e loro sono i primi a capire chi usa la testa per la strada". Dunque, come dice Nico, "casco in testa ben allacciato, luci accese anche di giorno, e prudenza, sempre!" ■