

A livello nazionale calano gli incidenti in moto. In Ticino, invece, crescono. Ma c'è un motivo. E c'è chi chiede nuovi corsi "post patente"

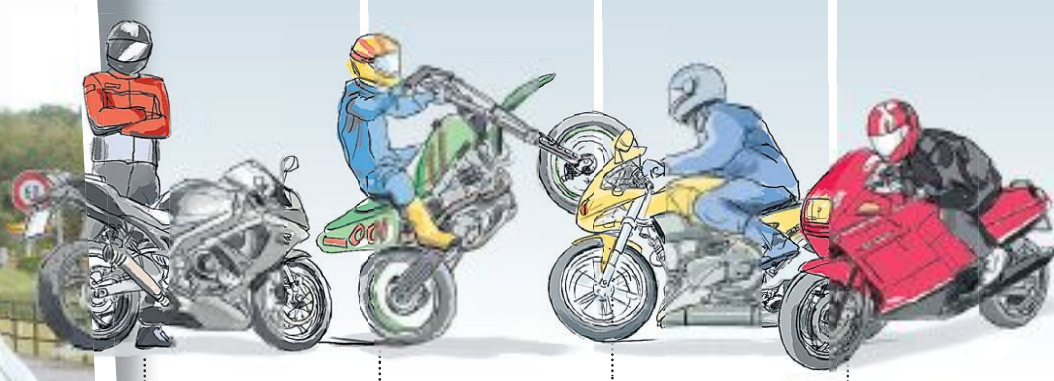
## I profili

Senza alcuna pretesa scientifica ma solo seguendo elementi affiorati dalle analisi ecco 5 profili legati a tic, abitudini e manie dei motociclisti



## RIGOROSO

Generalmente fa parte di un motoclub. Usa l'attrezzatura più avanzata, bada molto alla funzionalità della moto, non spinge mai sull'acceleratore. È inoltre estremamente prudente e si aggiorna su tutti i nuovi modelli di moto



## ANONIMO

Il casco integrale è la sua protezione: anche se è un serio professionista nessuno lo riconosce e pensa di poter fare di tutto: bruciare i semafori, superare a destra

## STRESSATO

La moto e la velocità come valvola di sfogo. Questo motociclista apre il gas e vola via, scarica adrenalina accumulata al lavoro e spesso esagera rischiando la vita

## SPORTIVO

La moto è la sua passione. Appena ha un attimo la lucida, smonta e rimonta i pezzi, ha spesso un passato da corridore. Sa governare il mezzo ma spesso è troppo sicuro

## INNAMORATO

La moto per lui è femmina: la stringe tra le gambe, la "domina" mandandola al massimo, non la condivide con nessuno. In strada è spesso un solitario

## I numeri

50

Sono i motoclub presenti in Svizzera, una quindicina in Ticino con circa trecento soci

39.341

Sono le moto, scooter compresi, immatricolate in Ticino e in circolazione

182

I feriti gravi in incidenti motociclistici soltanto nello scorso anno

# La morte corre sulle due ruote, dieci decessi in pochi mesi

MAURO SPIGNESI

La morte corre su due ruote. Va veloce. Ti strappa via in una frazione di secondo, piomba d'improvviso dietro una curva, dopo una brusca frenata, un rientro in carreggiata troppo rapido. Le ultime vite spezzate nel tunnel del San Salvatore e nel passo del Bernina. Ma era già successo in Leventina. Prima ancora al Ceneri, a Monte Carasso e sulla cantonale in direzione Paradiso. Dieci morti in pochi mesi. Tanti: l'anno scorso erano stati otto e quasi cinquecento motociclisti erano invece stati coinvolti in un

## Lo psicologo ha tracciato oltre 100 identikit: "Molti corrono per sfogare lo stress"

incidente. Di questi circa duecento sono rimasti feriti gravemente. "Sono numeri allarmanti, non si riflette mai a fondo. Per fermare questa strage servirebbero corsi post patente", racconta il sergente maggiore Alvaro Franchini, del reparto traffico della Polcantonale. "Chi muove la manopola in tre secondi passa da zero a cento chilometri all'ora accumulando adrenalina pura senza preoccuparsi del rapporto peso-potenza". È come entrare in "trance". E non calcola più i pericoli. Tanto è vero che mentre a livello nazionale gli incidenti su due ruote calano, in Ticino, dove sono immatricolate oltre 39 mila moto (comprese quelle leggere), crescono. "Il problema - aggiunge Alvaro Franchini - sta nella guida spericolata. Si impara a guidare in scooter, infilandosi tra le auto in colonna, sterzando senza preoccuparsi troppo, sorpassando a destra. E si continua con queste cattive abitudini anche quando si passa a una cilindrata superiore. Chi viaggia su due ruote può finire in sedia a rotelle anche se va

a trenta all'ora". Polizia, Cantone, motoclub ed enti di prevenzione infortuni stanno insistendo sulla prevenzione, sgranano numeri allarmanti per porre freno a questa tendenza. "La moto è un veicolo che si presta ad esasperare i comportamenti. Si inclina la

## La curiosità

## "Guardrail" in gomma e nuovi airbag

Le hanno studiate tutte per perfezionare l'equipaggiamento dei motociclisti, per ottenere un indice di sicurezza sempre più alto. Scarpe, caschi, completi in pelle resistenti alle abrasioni dell'asfalto complete di ginocchiere e paragoniti. Ora la tecnologia s'è inventata anche l'airbag dentro una giacca. Si gonfia completamente in otto millisecondi e lo ha messo in commercio una azienda italiana. Si chiama Brembo life jacket, in caso di incidente il palloncino si attiva proteggendo la parte superiore del corpo. L'airbag incorporato alla giacca è stato studiato e messo punto dal Dipartimento di meccanica e tecnologie industriali dell'Università di Firenze. Il sistema scatta quando l'avvolgitore che trattiene la diffusione del gas all'interno del palloncino, registra un distacco brusco tipico di un incidente del corpo dalla sella della moto. E rimane gonfiato per circa sessanta secondi sino a quando il gas non esce gradualmente. Nel canton Berna, invece, esattamente nel passo del Grimsei sono stati collaudati nuovi "guardrail" di gomma sistemati nella parte inferiore della protezione. Qui ogni anno avvengono sette incidenti gravi di cui due terzi con motociclisti: queste nuove strutture in plastica dovrebbero aiutare molto.

## "Equipaggiamento e prudenza spesso salvano vite umane, ma non tutti lo sanno"

targa, si infila il casco integrale, si diventa anonimi. Quasi un'altra persona. Non si è più il serio professionista che arriva puntuale in ufficio, sulla strada nessuno ti conosce e puoi sfogarti. Peccato che sulla strada ci siano altri mezzi, ci siano altre persone, ci siano vite

umane", spiega ancora Franchini. Durante una tavola rotonda sono stati forniti anche elementi per tracciare identikit del motociclista. Gli psicologi di Ingrado hanno raccolto utili dati durante le perizie per capire comportamenti, personalità, tic, paure, l'ir-

resistibile voglia di trasgredire. "C'è chi parte e pensa d'essere imprendibile e allora apre il gas. Chi si spinge sempre più oltre per vedere l'effetto che fa, quasi una sfida con se stesso. Chi scatena l'eccitazione arrivando sino a 200 all'ora". Difficilmente, è stato stabilito, questi comportamenti avvengono tra i soci dei motoclub. "Guardate chi guida una Harley-Davidson: si gusta la strada, governa la moto con equilibrio". Aggiunge Luca Zanetti, per sette anni attivo appunto alla dirigenza dei motoclub ticinesi: "Non è sempre colpa del motociclista. Ed è sbagliato confondere chi usa uno scooter per spostarsi

## "Devi saper anticipare le mosse del mezzo che hai davanti e anche dietro"

rapidamente da una parte all'altra e chi usa una motocicletta. C'è una differenza di mentalità, un approccio alla guida diverso. Noi anche per fare un centinaio di metri indossiamo tutti gli accessori necessari. Lo so bene, la moto è la mia passione". Per frenare le tragedie tanti andrebbero rieducati. "Servirebbero corsi post patente. Diversi riprende il sergente Franchini - pensano d'essere già bravi, si fidano troppo. La prudenza invece è la nostra sicurezza. Devi anticipare le mosse del mezzo che sta davanti e anche di quello che segue. Quando si abborda una curva bisogna pensare che si può incontrare un Tir fermo: bisogna essere pronti a frenare. Lo ripeto sempre, senza stancarmi. Basta un secondo e distruggi tutto, una vita intera. Succede sempre più spesso, purtroppo: a tutte le ore e tutti i giorni. Non ci sono differenze, contrariamente agli incidenti in auto quelli su due ruote non hanno picchi né fine settimanale, ma purtroppo sono costanti".



## I PERICOLI

Grazie ai motoclub più sensibilità ai pericoli

## Il motoclub

## "Dobbiamo imparare dai tedeschi"

"Venticinque anni fa ho fondato un motoclub perché troppi giovani amici hanno perso la vita sulla strada. E quel dolore te lo porti dentro per sempre". Fausto Zanetti, Popy per chi ama la moto, è un personaggio molto conosciuto. Con i soci del gruppo Condor ha macinato migliaia e migliaia di chilometri tra raduni e gite lungo le strade di tutta Europa, "e mai un incidente serio, mai un ferito grave". Perché chi fa parte di queste associazioni, una cinquantina in tutto il Ticino, segue regole ferree: equipaggiamento regolare, prevenzione e rispetto degli altri. "Ogni anno - racconta - facciamo corsi di aggiornamento, sulle tecniche di guida, sulle nuove norme. Chi prende la patente pensa d'essere arrivato. Non è così. Non bisogna mai dimenticare che le due ruote sono belle e traditrici: non bisogna dimenticare di indossare scarpe adatte, il paraschiama, proteggere gambe e braccia, un robusto casco integrale perché ce ne sono fragili anche tra quelli omologati", spiega ancora Zanetti, che fa parte dell'Unione motociclistica ticinese e della Commissione sicurezza della Federazione sviz-

zera. "Le statistiche spesso non dicono tutta la verità. Parecchi incidenti avvengono nei centri urbani e qui la colpa molte volte è dell'automobilista. Nei passi o anche in autostrada invece è più facile che ci scappi l'incidente individuale". Fausto Zanetti per la federazione nazionale ha compiuto diversi controlli volontari. "Lo facciamo ciclicamente. I germanici sono quelli più corretti. Sempre in regola, come gli svizzeri tedeschi. Poi arrivi ai ticinesi e cominci a notare le differenze, quasi identiche a quelle degli italiani: le ragazze frequentemente siedono dietro e hanno bermuda e scarpe leggere. Come si fa? Se cadi ti rovini. Spesso resto sconcertato: certi messaggi non riescono proprio a passare". I motoclub hanno organizzato corsi. "Facciamo pagare pochissimo. E sono piuttosto seguiti. Prima li svolgevamo all'aeroporto di Lodrino, poi a Monte ceneri. Ma non abbiamo altri spazi adatti. Se si vuole la sicurezza bisogna costruirla, sensibilizzando il motociclista, spiegandogli che non basta una patente in tasca per esser sicuro. Serve cervello, attenzione, buon senso. Sempre".