

# VOGLIA DI SICUREZZA



Cosa serve per viaggiare senza pericolo

Corsi di educazione stradale, autovelox, miglior segnaletica e rispetto della legge

di Roberto Ronchi

**QUANDO** arriva l'inverno e molte moto si chiudono in garage, si aprono contemporaneamente tanti tavoli per dibattere sulla sicurezza stradale. E da questi tavoli infinite volte si punta sulla necessità di un maggior impegno nei corsi di educazione stradale.

Ora, insegnare le norme del Codice della Strada va più che bene, ma forse è il caso di chiedersi se siano questi corsi veramente la

soluzione per ridurre gli incidenti o se semplicemente in mancanza di idee o di volontà chi è al Governo li usi per dare un po' di fumo negli occhi.

Questi corsi sarebbero necessari se chi causa incidenti non conoscesse il Codice, ma davvero si può credere che chi passa col rosso, non rispetta gli stop oppure supera largamente i limiti di velocità lo faccia solo

per ignoranza, e quando imparerà che è proibito guiderà correttamente?

In realtà il Codice, almeno nelle sue norme più importanti, quelle che regolano il comportamento sulle strade, è sufficientemente conosciuto da chi usa un mezzo a motore, solo che per i motivi più svariati queste norme non sono rispettate. Si va forte quando si è in ritardo, non ci si ferma allo stop perché si è convinti che non stia arrivando nessuno, si passa col rosso perché, distratti da altre cose (telefonino, autoradio o cartellone pubblicitario che sia), non lo si vede proprio e in ogni caso, se fortunatamente non si causano incidenti, è abbastanza difficile essere multati.

I controlli, o meglio la mancanza degli stessi, sono, infatti, l'implicita autorizzazione a non rispettare il Codice. In Italia vengono effettuati circa 500.000 controlli all'anno, più o meno un sesto di quelli che sono effettuati in Francia; questo provoca un senso di impunità che invoglia a infrangere la legge e umilia chi invece la rispetta. A quanto pare gli unici controlli che funzionano bene sono quelli automatici che hanno, però, il grave difetto di essere anche troppo inappellabili: una macchina non valuta le condizioni del traffico, le motivazione di un colpo di acceleratore, segnala solo l'infrazione e lascia spazio solo a ricorsi difficili che molti non fanno, anche se hanno ragione, perché le spese e il tempo perso potrebbero fare più danno dell'ammenda.



Buche, rotelle, fondi stradali sconnessi, per circolare sicuri servono anche le infrastrutture.

## QUANTE INSIDIE VENGONO DALLA STRADA

**UNA DELLE REALTÀ** che l'utente delle due ruote deve affrontare quotidianamente durante i propri spostamenti è costituita dai pericoli derivanti dall'inadeguatezza delle infrastrutture. Asfalti logori e segnaletiche orizzontali adesive che diventano viscide con la pioggia, pali metallici e alberi lungo la carreggiata, spigoli vivi di marciapiedi, cuspidi agli incroci, lampioni in mezzo al piano viabile, buche e guard rail affilati come rasoi, tombini non livellati al manto stradale, sono fattori responsabili dell'elevata incidenza. Per sensibilizzare le istituzioni su questi problemi sono nate numerose associazioni.

L'Associazione Motociclisti Incolumi AMI (tel. 328-3074089, e-mail: info@motociclisti-incolumi.com) organizza corsi di guida sicura su strada e in pista, pubblica manuali di

# BOLOGNA - IMOLA ORGIA DI LIMITI

IL RISPETTO dei limiti di velocità è doveroso per chi circola per strada, tuttavia non sempre è facile essere ligi al dovere. In base alle nuove regole del Codice, gli autovelox devono essere adeguatamente segnalati. Questo permette una maggior sicurezza perché così chi transita riduce la sua velocità e non crea pericolo. Tuttavia finora nella mente di molti amministratori pubblici l'autovelox era solo una trappola che doveva cogliere chi commetteva infrazioni. *Autovelox collocato venti metri prima del cartello di fine del divieto; telelaser dietro al palo del cavalcavia* ci segnalavano i lettori. Ovviamente questi "trucchi" avranno raccolto molti soldi ma nessuno avrà aumentato la sicurezza. Da lodare l'atteggiamento opposto della Polstrada che pubblica sul suo sito ([www.poliziadistato.it/pds/stradale/stradale.html](http://www.poliziadistato.it/pds/stradale/stradale.html)) l'elenco delle postazioni.

Aggiungiamo all'effetto trappola anche la selva di cartelli stradali che abbiamo sperimentato di persona: «*Vai subito all'autodromo, ma rispetta i limiti e guarda i cartelli*» tuonano dalla redazione. Fosse facile. Il per-

corso dalla sede di Motosprint, a San Lazzaro di Savena, all'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola (entrata di via F.lli Rosselli) si rivela ben presto una giungla di cartelli (soprattutto con il limite dei 50) lunga 29 chilometri posti nella strada con molta confusione, senza alcuna "ratio".

Come potete vedere dalla tabella, nella via Emilia in questo tratto - a dire la verità fortemente abitato e trafficatissimo - il limite dei 50 è pressoché continuo e poter viaggiare ai 70 all'ora, o addirittura ai 90, che poi sarebbe la velocità prevista sulle strade extraurbane, è limitato a poche centinaia di metri.

Il percorso attraversa 5 comuni (San Lazzaro di Savena, Ozzano Emilia, Castel San Pietro, Dozza e Imola), quando l'ho terminato avevo il dubbio di non aver visto tutti i cartelli, anche perché una parte dei limiti è segnalata col tradizionale cartello rotondo, in altri casi, in base al Codice della Strada, c'è solamente il cartello con inizio del centro abitato; speriamo non mi abbia visto l'autovelox...

Max Regazzi

guida sicura e realizza tavole rotonde sulla sicurezza stradale. In collaborazione con l'ufficio DISTART della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna ha realizzato una guida destinata a chi progetta le infrastrutture stradali, la cui versione light è scaricabile dal sito [www.motociclisti-incolumi.com](http://www.motociclisti-incolumi.com).

La Fondazione ANIA per la sicurezza stradale ([www.smaniadisicurezza.it](http://www.smaniadisicurezza.it), e-mail: [info@smaniadisicurezza.it](mailto:info@smaniadisicurezza.it) - [fondazione@ania.it](mailto:fondazione@ania.it), sms/mms telefono 331-2687575, numero verde 800433466) ha ideato il progetto "Black point" che mira a censire i punti critici della circolazione e i punti a rischio di incidente. Offre la possibilità agli utenti d'inserire le informazioni relative ai punti pericolosi, fornendo l'ubicazione esatta, la tipologia, la fotografia e la descrizione dell'anomalia individuata; poi li segnala alle amministrazioni competenti chiedendone l'intervento.

L'associazione Fraternità della Strada (e-mail: [info@fraternitadellastrada.org](mailto:info@fraternitadellastrada.org), telefono

02-6366) ha pubblicato il 3° Dossier "Sulle strade di Milano", un'analisi dei vari aspetti della circolazione, della sicurezza e della vita sulle strade di Milano (comuni a tutte le altre città italiane), realizzata dai propri volontari direttamente "sul campo" e offerta alla Giunta comunale come aiuto per il miglioramento della vita cittadina (è scaricabile dal sito web: [www.fraternitadellastrada.org](http://www.fraternitadellastrada.org)).

Il Comitato MotoCivismo ([www.motocivismo.it](http://www.motocivismo.it), [info@motocivismo.it](mailto:info@motocivismo.it)) si impegna contro i limiti di velocità truffaldini e l'autovelox selvaggio e a favore dell'incentivazione della mobilità a due ruote in Lombardia (corsie preferenziali, posteggi) e della revisione del bollo in Lombardia. Sta realizzando, anche sulla base di segnalazioni dei propri iscritti, un codice deontologico ([http://www.motocivismo.it/index.php?mod=40\\_Deontologia](http://www.motocivismo.it/index.php?mod=40_Deontologia)) per portare sulle strade un maggior senso civico.

Giovanna Guiso



km	località/zona	cartello
1,4	entrata Idice	limite 50
2,8	uscita Idice	limite 50
3,3	Stab. Malaguti	limite 50
3,8	Loc. Campana	limite 50
3,9	Loc. Campana	limite 50
4,3	Ozzano Emilia	limite 50
6,1	Ozzano Emilia	limite 50
6,3	Tolara	limite 50
6,8	Tolara	limite 50
7,0	Tolara	limite 50
7,6	Maggio	limite 50 <sup>1</sup>
7,8	Maggio	limite 50
7,9	Maggio	termine 50
8,4	Osteria Grande	limite 50 <sup>2</sup>
8,6	Osteria Grande	limite 50
9,0	Osteria Grande	limite 50
9,5	Osteria Grande uscita	limite 50
10,4	San Nicolò in Varignana	limite 50
10,6	San Nicolò in Varignana	termine 50
11,3	SS16 via Emilia	limite 70
11,7	SS16 via Emilia	limite 70
11,8	Gallo Bolognese	limite 50
12,4	Gallo Bolognese	termine 50
12,4	Gallo Bolognese	limite 70
13,6	Maione	limite 50
14,9	Castel S. Pietro T.	limite 50 <sup>2</sup>
16,7	Uscita Castel S. Pietro	termine 50
17,0	SS16 via Emilia	limite 50
17,5	SS16 via Emilia	limite 50
19,5	Entrata Toscanella	limite 50
19,9	Toscanella di Dozza	limite 50
21,2	Uscita Toscanella	limite 50
21,4	Toscanella	termine 50
21,5	SS16 via Emilia	limite 50
21,6	SS16 via Emilia	limite 50
22,1	SS16 via Emilia	limite 50
22,3	SS16 via Emilia	limite 50
22,9	Piratello	limite 50
23,0	Piratello	limite 50
23,4	Piratello	limite 50
24,6	Entrata Imola	limite 50
27,0	Imola	limite 20 <sup>3</sup>
29,2	ARRIVO autodromo	limite 50

<sup>1</sup>coperto da albero

<sup>2</sup>segnale sbiadito, difficile da vedere

<sup>3</sup>per lavori in corso