

## Centauri, in dieci anni 14 mila morti

**Pubblicato:** Lunedì 24 Aprile 2006

Se la patente a punti ha dato i suoi primi buoni risultati, non altrettanto si può dire per le due ruote: moto e ciclomotori.

Alcuni dati per tutti: negli ultimi 10 anni le vittime sono in costante crescita, nonostante l'obbligo del casco anche per i ciclomotoristi adulti (1998) e l'adozione della patente a punti (2003).

Questi i dati e le percentuali rielaborati in **un'inchiesta dell'Asaps**, l'associazione sostenitori amici della polizia stradale, in **pubblicazione sul prossimo numero de Il Centauro**.

Dal 1995 al 2004 si sono contati fra i "due ruotisti" **13.429** morti e **786.985** feriti, cifre pari a quelle di una guerra. Se nel 1994 si contavano **1.178** vittime nel 2004 si è toccata quota **1.552 (+ 31,7%)**. I feriti sono passati da **62.381** a **90.035 (+44,3%)**. In pratica il **27,6%** dei morti sulle strade e il **28,4%** dei feriti viaggiava sulle due ruote.

**L'Italia è prima assoluta in Europa nella graduatoria delle vittime**, seguita da Francia, Germania e Spagna.

L'Ue sulla base di questi dati preoccupanti si sta ponendo seriamente il problema e cerca soluzioni.

Nel 2004, ultimo anno con dati ufficiali disponibili, si sono contati – abbiamo visto – **1.552** morti e **90.035** feriti in incidenti che hanno coinvolto motociclisti e ciclomotoristi. In particolare fra questi ultimi i morti sono stati **409** e i feriti **42.634**. Fra le vittime totali i conducenti ammontano a **1.339 (86%)** di cui **1.280** maschi **95,6%** e **59** femmine **4,4%**.

I trasportati sono stati **135 (8,7%)**, di cui **55** maschi **(40,7%)** e **23** femmine **59,3%**.

La differenza rispetto al totale è data da **78 pedoni rimasti vittime** di incidenti con veicoli a 2 ruote.

Si può tentare di capire il perché di questa tragica situazione. Prima di tutto l'effetto dissuasivo della PaP sul mondo delle due ruote, arriva debole e poco efficace. **I ciclomotoristi non perdono punti**. Una significativa aliquota di motociclisti accetta il rischio e la sfida. Lo dicono tutti i possibili meccanismi che vengono adottati per sfuggire alle foto dell'autovelox (targhe inclinate o con numeri e lettere taroccabili, fazzoletto che sventola sulla targa...)

E' preoccupante il fatto che, nonostante l'adozione del casco anche per i ciclomotoristi maggiorenni, risultato sicuramente efficace, la cifra della mortalità aumenti costantemente in questo segmento, spesso indomabile, sul versante del rispetto delle regole. C'è da dire però che di fronte a questa incontrollata espansione di morti e feriti negli ultimi 10 anni, assistiamo contemporaneamente anche ad una notevole espansione del parco veicoli a due ruote specie fra i motocicli. **Secondo gli ultimi dati disponibili il parco veicolare italiano è aumentato tra il 1990 e il 2003 del 33% e tra il '90 e il 2004 i maggiori aumenti sono stati registrati nei motocicli (+82%), ciclomotori (+50%).** (Fonte: Rapporto sull'Ambiente). **Le auto sono aumentate invece del 24%.**

Il veicolo a due ruote è, e rimane, essenziale per garantire, insieme al piacere della guida di questi mezzi, una più agevole e possibile mobilità urbana. Su questo non si discute.

C'è solo da porsi qualche domanda. Cresce nel parco mezzi la cifra di due ruote ad alta potenza motoristica. I giovani si trovano la disponibilità di motocicli che in prima marcia raggiungono i 130 Km/h, vanno da 0 a 100 in 3 secondi, raggiungono velocità che vanno dai 270 ai 320 Km/h. **Alcuni pensano di essere perfetti emuli di Valentino, ma sono solo comuni signor Rossi.**

Esiste **una preparazione adeguata** fra i patentati abilitati a guidare questi bolidi, intesa come capacità di guida pratica, ed esiste una sufficiente consapevolezza dei fattori di rischio?

Le strutture stradali con i loro manufatti e sistemi protettivi, in particolare guard-rail, contribuiscono al contenimento delle conseguenze del sinistro o le aggravano proprio per i motociclisti? Anche l'atteggiamento di molti automobilisti catturati mentalmente da troppo elementi distrattivi, contribuisce ad elevare la soglia del rischio nei confronti dei due ruotisti, specie nei sorpassi e nelle immissioni.

Alcuni dati di riflessione: nei soli week-end della primavera del 2005 sono morti circa **250** motociclisti. Con la punta di **105** nei fine settimana del mese di maggio. Il più tragico il secondo con **27** vittime. Punte di **22** decessi anche in alcuni fine settimana del 2006. Cifre che parlano da sole...

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it