



In moto, la formazione salva la vita



Amodio de Respinis vanta più di trent'anni d'esperienza nel settore. È un istruttore di moto per il Consiglio svizzero della sicurezza stradale e per l'esercito. È, inoltre, moderatore del traffico per i corsi della Patente 2 fasi e si occupa d'educazione stradale nelle scuole medie.

Passi alpini aperti e strade da sogno tutte da percorrere: il fulcro della vita motociclistica è alle porte. Quali sono i consigli per rimettersi in sella dopo l'inverno? Ne abbiamo parlato con Amodio de Respinis, maestro conducente con più di un trentennio d'esperienza e responsabile di corsimoto.ch.

Vi sono due aspetti principali: il primo riguarda lo stato d'efficienza del proprio mezzo, il secondo concerne la formazione. Entrambi sono da porre in relazione al fatto che, generalmente, il numero di chilometri accumulati durante l'anno non è consistente e legato a un utilizzo prettamente stagionale. Accanto a un corso base per aggiornare le proprie conoscenze e per saper gestire le evoluzioni tecnologiche, è quindi di fondamentale importanza far eseguire un controllo meccanico specialistico.

Di che cosa bisogna tener conto? ► Particolare attenzione è da porre sui dispositivi primari, ad esempio i freni, ma un capitolo a se lo meritano gli

pneumatici; la loro pressione dev'essere adeguata perché gli scompensi, sia per eccesso sia per difetto, possono causare guai seri. Inoltre, anche se lo scarso impiego determina un consumo ridotto del profilo e questo risulta ancora a norma, il degrado generale avviene inesorabile e, dopo tre anni, le prestazioni iniziano a calare. È dunque necessario verificare la data di produzione. Da ultimo, le gomme esigono un trattamento corretto e un ambiente consono quando sono a riposo. Meglio sospenderle o movimentarle di tanto in tanto affinché non si appiattiscano.

A chi sono rivolti i programmi di perfezionamento che proponete? ► Sono concentrati in primavera per anticipare il clou della stagione e sono indirizzati a ogni tipologia d'utente, con un occhio particolare per coloro i quali hanno ottenuto la licenza da più tempo e, magari, guidano solo saltuariamente. Con l'andare degli anni, capita che si assimilino comportamenti errati o tecniche di condotta non più aggiornate all'evoluzione del traffico e dei mezzi.

Al contrario, i neo patentati che hanno svolto una buona formazione obbligatoria (parliamo delle moto di cilindrata superiore), possiedono già una discreta base pratica e teorica, anche se qualche lezione d'approfondimento non è mai da sottovalutare.

Come sono strutturati gli appuntamenti didattici? ►

Ve ne sono di quattro tipologie, così categorizzate: "Base", per togliere la "ruggine" dopo l'inverno, migliorare la stabilità, consolidare il feeling in frenata e aumentare l'equilibrio a bassa velocità; "Advanced", per diminuire la paura d'inclinare la moto sul bagnato ed esercitare la frenata in curva; "On the road" (che si svolge interamente sulle strade pubbliche) per mettere in pratica le nozioni acquisite nei corsi precedenti, con particolare considerazione di traiettorie e velocità in curva; "City" (una proposta fortemente voluta dal Dipartimento delle istituzioni) per chi usa una due ruote o lo scooter nell'ambito quotidiano. Se, i primi, coinvolgono maggiormente gli appassionati, quest'ultimo è dedicato a un ventaglio di persone più ampio che,

si presuppone, come nel caso dei patentati A1, non ha approfondito sufficientemente la materia. È necessario svolgere un grande lavoro di sensibilizzazione.

Dove avviene la maggior parte degli incidenti? ► Senza dubbio all'interno delle località. Fuori dagli abitati la frequenza è minore ma, a causa delle velocità espresse, gli esiti sono più gravi.

Quali sono le principali cause? ► Nelle zone urbane, ad alta densità di traffico, v'è certamente una carenza di formazione, d'esperienza (pochi chilometri percorsi) e di consapevolezza riguardo al proprio vettore di trasporto. Troppo spesso vige la cultura del "ho comprato la moto per praticità e allora mi permetto di soprassedere ad alcune regole che potrebbero risultare essenziali per la sicurezza". Si tratta di "automobilisti su due ruote" che, non rendendosi conto d'essere più vulnerabili, si mettono a rischio con le loro attitudini. ► Una grossa corresponsabilità è però anche da attribuire ai conducenti delle vetture (6 volte superiori nei rapporti numerici), che non rispettano la precedenza. Apparteneo anche a questa categoria, posso senz'altro affermare che il proposito non è certamente quello di "tagliare la strada" intenzionalmente: in molti casi entra in gioco la visibilità. I costruttori di moto hanno capito da più d'un decennio che

era necessario automatizzare l'accensione delle luci. Tuttavia, anche i centauro possono fare la loro parte indossando un abbigliamento catarifrangente. Un semplice gilet, anche se non molto elegante, può salvare la vita.

In gioco v'è però anche la guida preventiva... ► Senz'altro; essa permette di capire se un altro utente ci ha visto e quali siano le sue intenzioni. Agendo d'anticipo, possiamo analizzare le circostanze e apportare eventuali correzioni. Al contrario, risolvere una situazione già parzialmente compromessa è molto più difficile.

Quali sono, invece, gli errori più frequenti con grosse cilindrato e fuori dai contesti urbani? ► Il problema maggiore, che affrontiamo prevalentemente nel nostro corso "Advanced" con un mezzo dotato di rotelle laterali, è l'impostazione delle curve e la relativa traiettoria. L'inserimento si effettua a una velocità troppo elevata, scatenando meccanismi psicologici d'autodifesa che amplificano lo sbaglio. Naturalmente, insorge poi il timore di "piegare" a sufficienza. Questo accade perché non vengono utilizzati correttamente i freni (soprattutto quello anteriore). Si tende a pensare che, scalando le marce, la velocità si riduca a sufficienza, ma è un concetto sbagliato e i piloti professionisti ce ne

danno un esempio concreto. ► Dal 2017 tutte le due ruote di categoria superiore devono essere dotate di ABS: dal punto di vista tecnologico e legislativo sono stati compiuti i passi necessari. Ora tocca agli utenti prevedere una formazione sufficiente per saper utilizzare (avendo il coraggio di provare) tutti gli espedienti d'assistenza alla frenata.

Anche negli indumenti ci sono criteri da ritenere... ► Fortunatamente si notano sempre più appassionati che indossano l'abbigliamento completo di sicurezza, che è anche richiesto all'esame. Significa: casco omologato, vestiti certificati UE con guanti, giacca, pantaloni e scarpe con caviglia rinforzata (in caso di caduta, mani e piedi sono molto vulnerabili). ► In ambito professionale si sono fatti passi da gigante anche con sofisticati sistemi airbag: funzionano ottimamente ma risultano ancora un po' troppo costosi. Rimane molto da fare, purtroppo, per sensibilizzare i possessori di motoleggere e scooter.

di Elias Bertini

Maggiori informazioni

www.corsimoto.ch

I corsi sono sussidiati dal Consiglio svizzero della sicurezza stradale CSS (100 franchi), cui ne vanno aggiunti 70 per il corso "City" sponsorizzati dal programma del DI "Strade sicure".



Scuola Anti-Sbandamento
CH-6703 Osogna / Bellinzona

SAFE DRIVING SA

SAFE DRIVING SA
UNNUS TH. HENDRICHS
Tel. +41 91 863 18 78
Fax +41 91 863 21 75