



Guard-rail e pali «ricoperti» per proteggere i motociclisti

Presentate all'Eicma una serie di soluzioni per rendere più sicure le infrastrutture lungo le strade, purtroppo causa di incidenti molto gravi

MILANO — Un tripudio di mezzi luccicanti, belle donne, gare, eventi, feste e prove su strada. Eicma 2013 — chiusa ieri — è stata come al solito il modo migliore per tuffarsi nell'entusiasmante, variopinto e genuino mondo delle moto, un'occasione per cercare di capire in quale direzione stia andando un settore da qualche tempo mai troppo in salute, per godersi gli esercizi tecnici e stilistici di industria e artigiano, che forse solo qui lavorano in maniera quasi simbiotica per nutrirsi reciprocamente di concretezza e suggestioni.

Ma il salone di Milano lascia spazio anche a qualche riflessione che va al di là dell'aspetto passionale, soprattutto se si parla di sicurezza, tema tenuto

giustamente in ampia considerazione nei padiglioni della Fiera.

Sebbene l'Italia negli ultimi anni si stia comportando in modo virtuoso — le statistiche parlano di incidenti mortali in calo nei casi relativi a moto e ciclomotori — restano molte cose da fare in tema di educazione, sensibilizzazione e prevenzione. Ma anche a livello di infrastrutture, se è vero che nel 2011 in Italia la presenza di ostacoli accidentali o fissi sulla strada ha provocato la morte di 96 motociclisti e il ferimento di altri 2.033. Un dato troppo alto, che in un mondo ideale dovrebbe avvicinarsi il più possibile allo zero tramite la progettazione e l'utilizzo di dispositivi che consentano di attutire

gli impatti contro barriere ineliminabili, o di abbassarne la pericolosità, per evitare che un guard-rail si trasformi in una tagliola in caso di scivolata.

Confindustria Ancma da

tempo dialoga con le istituzioni allo scopo di supportare iniziative — anche normative — che tutelino i motociclisti. Un lavoro che, da un lato, si traduce nella collaborazione con il

Dipartimento Sicurezza Stradale dell'Università di Parma per la stesura di un manuale tecnico che contenga le linee guida per la costruzione delle nuove strade o la riqualifica-

zione delle vecchie in ottica di salvaguardia degli utenti delle due ruote a motore, e dall'altro dà impulso all'industria per la realizzazione di prodotti applicabili alle barriere o alla segna-

letica verticale per renderle meno pericolose.

Parliamo del «ProMBS», una copertura in plastica per i paletti di sostegno dei guard-rail tanto semplice quanto efficace, che a 40 km/h consentirebbe la diminuzione del 30 per cento dei danni al tronco. Del «TrialSystem», protezione assorbita-urti a sezione triangolare prodotta con pvc rigenerato da applicare ai pali della segnaletica verticale. Del «Dispositivo di protezione puntuale per motociclisti», costituito da un materassino a quattro tubi senza manutenzione, avvolgibile sui paletti di qualsiasi guard-rail.

Dispositivi semplici e non troppo costosi che potrebbero costituire un primo passo verso la realizzazione di strade più sicure. Ai quali fa da sfondo comunque un progresso tecnologico, a livello di sicurezza

I segnali stradali TrialSystem, proposti all'Eicma: i pali sono avvolti da pvc riciclato per ridurre i danni dell'impatto sui motociclisti. C'è anche la versione a «effetto airbag»

attiva e passiva. Bosch, dopo aver portato i provvidenziali Abs e controllo di trazione nelle due ruote, ha presentato il primo sistema di controllo di stabilità per moto, che debutta sulle Ktm Adventure 1190 e riduce il rischio di caduta in curva.

«Tutte cose utili, ma che senza consapevolezza, preparazione e rispetto da parte degli altri guidatori non sono sufficienti a scongiurare i pericoli»: parole del 15 volte campione del mondo di motociclismo Giacomo Agostini. «Tropo spesso è chi guida con disattenzione e leggerezza a compiere azioni sconsiderate. A livello di infrastrutture c'è molto da fare, ma bisogna investire anche nell'educazione stradale, che in Italia purtroppo è ancora scarsa».

Stefano Bargiggia





Innovazione

Airbag, c'è anche quello che prevede lo schianto

MILANO — Si stanno facendo strada gli indumenti da moto con airbag. Una delle ultime novità si chiama Crossover Airbag ed è prodotta da Clover. È una giacca a tre strati indipendenti (in modo da poter usare il capo tutto l'anno e con ogni clima), con sistema di regolazione della taglia per evitare «svolazzamenti» durante l'utilizzo senza imbottiture. Per la

pista, invece, Dainese ha sviluppato insieme a Bmw Motorrad una tuta in pelle (foto a sinistra) dotata del sistema D-air®, un airbag senza cavi collegato a un sistema che, tramite l'intelligenza artificiale di una centralina elettronica, prevede la caduta e attiva la «sacca» gonfiabile.

s.barg.© RIPRODUZIONE RISERVATA