

# BIKERS LIFE



## Speciale Bike Expo 2006

## Big Twin MISSION IMPOSSIBLE

*Martini Hardcore*



*Iron Flames Yamaha 650 X3*



*Apache Revenge*



ISSN 1129-4098  
400043  
9 77 1129 409009

# LA SICUREZZA INIZIA SULLE STRADE

di Eliana Cappussi - Zia Nana

**Q**uando si parla di sicurezza la mente va subito a quello che gli utenti, i cittadini, possono e devono fare per viaggiare sicuri, sia che vadano in auto, sia che usino le due ruote. Allora il primo pensiero va alle cinture, al casco, alla velocità, ai giubbotti rifrangenti e quant'altro ancora. Ma l'oculattezza e il viaggiare con la testa non bastano: tutto parte dalle strade. Sì, perché anche se sei il più attento dei motociclisti, non superi mai la velocità che la strada, le leggi e soprattutto le tue capacità ti consentono, se pure allacci il casco in maniera maniacale, non sorpassi in curva e rallenti in prossimità degli incroci, non è detto che porti salva a casa la pelle. Assistendo ad una recente conferenza sulla sicurezza, si restava colpiti dalla crudezza di alcune immagini che l'ispettore Scamperle della Polizia Stradale di Verona mostrava ad una scolaresca. Troppo dure quelle immagini, ci siamo dotti, eppure quelle restano impresse, più delle parole, più delle prediche. Tra le tante immagini di sicuro impatto quelle di motociclisti finiti fuori strada passando sotto, sopra o... attraverso i guardrail e, credete, le immagini erano scioccanti. Da tempo si parla di progettare e sperimentare guardrail che non siano delle vere e proprie lame pronte a mutilare ed uccidere. Abbiamo sentito parlare di "Prombs" e di "Custom", o semplicemente di "barriere alternative": i primi fasciano, gli altri due sostituiscono le vecchie installazioni. Vediamo di conoscere meglio questi nuovi termini che si

affacciano al già variegato vocabolario del codice della strada.

## "PROMBS"

In Italia (scusate il sarcasmo... ma non ci stupisce) il proMBS (proMotorcycle&BicycleSafety) stenta a decollare, nonostante le sperimentazioni e il successo avuto in Spagna. Si tratta, tanto per essere chiari, di un attenuatore, una sorta di guantone da pugile che non eviterà l'impatto, certo, ma ne limiterà i danni, scongiurando il contatto diretto del metallo tagliente con il corpo. L'unica provincia italiana a voler sperimentare i ProMBS (sarà anche perché è tra i suoi ideatori), è quella di Brescia, grazie all'interessamento del presidente Alberto Cavalli e dell'assessore ai lavori pubblici Mauro Parolini. Due anni di sperimentazione, 1,34 mila euro d'investimento, tre i partners del progetto: la Provincia di Brescia, la facoltà di Ingegneria dell'Università di Brescia che ha realizzato il prototipo, e la Silverplast che ha prodotto il "guantone". La strada "sottoposta a trattamento" è la provinciale 237, un'arteria molto frequentata dai motociclisti, forse per le sinuose curve, e frequentemente scenario di gravi incidenti.

**CUSTOM**  
Containment Urban Sys Tem for Motorcyclists

## "CUSTOM"

No, non è di "quei" custom che stiamo parlando ma della barriera di sicurezza "Containment Urban System for Motorcyclist" e sono pronta a scommettere che nel team di sperimentazione c'è un biker. Si tratta di un progetto nato proprio pensando agli utenti a due ruote e consiste nell'eliminazione di spigoli, bordi taglienti e discontinuità di qualunque tipo, ad esempio i catadiottri, per permettere, in caso d'urto, lo scivolamento del corpo. Sembra una cosa facile, chissà quante volte ci abbiamo pensato, ma la verità è che questo pezzo di metallo si porta dietro uno studio di dinamica tale da permettergli di ridirezionare i veicoli in svio ed assorbire l'energia di impatto del motociclista che lo urta, senza trasmettergli elevati valori di decelerazione. Ok, ok... non siamo tutti ingegneri e può risultare un tantino difficile da comprendere, ma chi l'ha progettato assicura che sono più "soffici" nella parte inferiore per un impatto più morbido e nel contempo più "rigidi" nella parte superiore per con-





tenere i veicoli fuori traiettoria. E udite udite, la barriera può essere anche di colori diversi per il minor impatto ambientale e magari tra qualche anno, quando si renderanno conto che questi strani aggeggi sono proprio necessari, i nostri estrosi stilisti inizieranno a firmarne nuance e fantasie. Le prove crash, quelle con i Dummies, gli omini in tuta arancio e col cranio a spicchi gialli e neri, sono state superate brillantemente. Hanno lanciato i Dummies contro le nuove barriere a 60 Km/h con un angolo d'impatto di 30° facendogli urtare testa e fianco. Gli indici di lesione sono risultati nettamente sotto la media, tra 119 e 209: si muore solo superando il valore di 1000. I manichini ringraziano! Chi sono i geniali costruttori di questo "salvamotociclista"? Il centro di Sviluppo Materiale S.p.A., la Magona d'Italia S.p.A. - Gruppo Arcelor e la Metalmeccanica Fracasso S.p.A.

## "Barriere alternative"

La provincia di Bolzano, che registra un tragico bilancio da primato in fatto di centauro morti sulle strade, ha lanciato una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei motociclisti, investendo denaro per installare barriere alternative. Loro li chiamano semplicemente "speciali guardrail" e, per ora, sono stati installati lungo alcuni tratti delle statali del Brennero, Vipiteno-Val di Vizze e della Val Passiria. Le barriere bolzane offrono una protezione a tutta altezza, in modo che non sia possibile passarvi sotto, grazie alla fascia orizzontale che impedisce anche di passarvi attraverso e di rimanere impigliati con gli arti nei paletti di sostegno, e non ultimo, di evitare tagli e amputazioni con i bordi metallici. L'assessore ai Lavori pubblici Florian Mussner si dice soddisfatto della sperimentazione e la Provincia, licenziataria del brevetto e dell'omologazione, si appresta ad immettere sul mercato la nuova barriera, grazie all'interessamento della Lavfer, l'azienda che si

## "GUIDA CON LA TESTA"

"Guida con la testa", e se in testa allacci bene il casco, meglio ancora! Scherzando un po', dato il contesto dell'evento, e lanciando una campagna che, grazie alle magliette con lo slogan stampato sopra ha dato un tocco di colore e allegria, i Blue Knights e la Polstrada di Verona, hanno organizzato il 24 settembre scorso, presso l'Università della Terza Età, un convegno sulla sicurezza stradale. Più di 300 alunni degli Istituti superiori della città hanno assistito con attenzione alle immagini proiettate dagli Ispettori Scamperle e Benedetti della Polizia Stradale, riguardanti incidenti accorsi ad automobilisti e motociclisti. Se è vero che le immagini risultavano forti e a volte crude, è anche vero, secondo l'esperienza della sezione sinistri della Polizia, che sono quelle che maggiormente restano impresse nella memoria, più delle parole, degli avvertimenti, delle prediche. Incidenti scelti tra i tanti, purtroppo, in cui sono rimasti coinvolti ragazzi della stessa età di quelli presenti, addirittura un sinistro che qualche mese prima aveva scosso la città, per la morte di ben tre giovani. E sembra aver colto nel segno, questa scelta, perché l'attenzione dei presenti è stata totale, con interventi e domande rivolte anche al comandante della Polizia Municipale, Altamura, e agli operatori del Suem 118. Da tempo i Blue Knights si dedicano alla prevenzione, organizzando seminari e convegni, supportati dall'Assessorato alle Politiche Giovanili di Verona, dalla Provincia e dall'Ente Fiera. Gli alunni, accompagnati da alcune insegnanti che hanno chiesto ai BK di organizzare convegni come questi anche nelle classi inferiori, per i ragazzi che si apprestano a conseguire il patentino, si sono poi intrattenuti chiacchierando con le "divise" presenti, segno evidente che le nuove generazioni vogliono un rapporto di confronto diretto con le Istituzioni, pur mantenendo lo status proprio di quella età, un po' contestatore, ma certamente più attente alle problematiche legate alla sicurezza stradale.

occuperà di costruire 75 km di guardrail. Alla firma del contratto le royalties spettanti all'Azienda Provincia sono pari a 45.000 euro per la produzione di 75 chilometri di barriere, e un importo aggiuntivo di 50 centesimi di euro per ogni metro oltre i primi 75 chilometri. La provincia di Bolzano ha l'occhio lungo e così Mussner ha in mente di chiedere il brevetto europeo del progetto. Scioriniamo le cifre perché ci sembra di capire che questi nuovi dispositivi non siano poi economicamente inaccessibili, e se vogliamo essere anche un po' cinici, ma realisti, possiamo pensare a quanti soldi le stesse province ed il Sistema Sanitario Nazionale risparmierebbero in gambe e braccia artificiali nonché in assistenza medica da fornire ai motociclisti mutilati dai taglienti rasoi stradali. Per quelli morti, purtroppo, non c'è più nulla da fare, ma almeno che questi insegnamenti siano di monito per tutti. Si registrerà una sensibilizzazione al problema anche nella Provincia Autonoma di Trento, con l'interrogazione del consigliere Carlo Andreotti per l'installazione delle barriere alternative. I "numeri" fanno paura: in Europa 40 mila morti e 1.700.000 feriti sulle strade ogni anno.

I dati ISTAT relativi ai sinistri che vedono coinvolti i motoveicoli ed elaborati da Asaps registrano un calo di mortalità del 22,19% tra i centauro soli a bordo, ma nel contempo evidenziano un aumento notevole della mortalità fra i motociclisti con passeggero. Resta invece tristemente alla pari il rapporto di incidenti con ferite gravi, amputazioni e lesioni spinali, sia per i motociclisti solitari che per quelli che viaggiano in coppia. Sulle strade provinciali italiane il 90% dei guardrail è fuori norma, su quelle regionali il 70%. È triste sottolineare come il Sud abbia il primato di totale disinteresse al problema, e pur apprezzando l'iniziativa delle singole province ci viene da chiedere perché non sia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a prendere in mano la questione, progettando e brevettando un sistema unico e uguale per tutti? Ahhh... a quelli che hanno mosso accuse ai nuovi guardrail, che siano Prombs o Custom, perché "spingerebbero i motociclisti a correre di più", noi avremmo poche cose da dire... ma siamo gentiluomini e gentildonne, lasceremo ai risultati di queste sperimentazioni l'onore di chiudere bocche troppo spesso non collegate con i cervelli!

